

Skrzydłata **POLSKA**

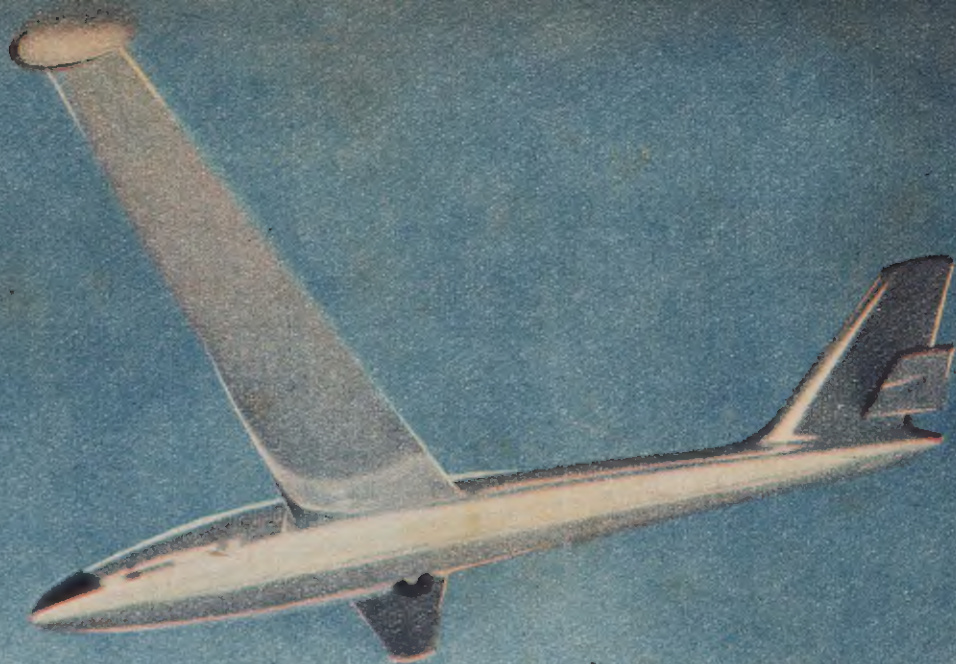
NR 26 (416) • 24. VI. 1959 • CENA 2 zł

MOSKIEWSKIE OBRADY FAI

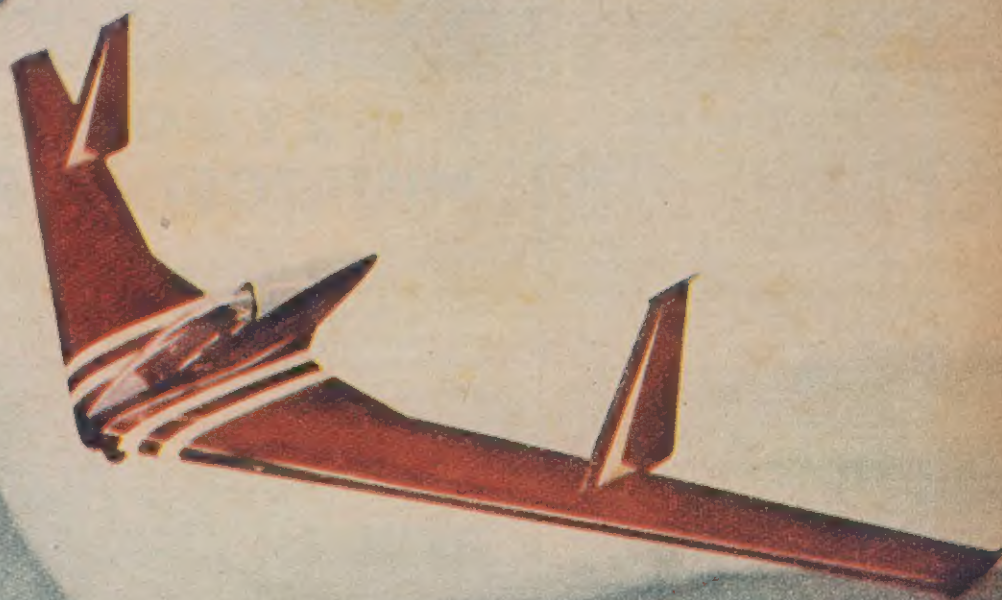
**KAMMHUBER
UŚMIECHA SIĘ**

POZNAŃSKI SALON LOTNICZY

Poniżej: Pawilon Zjeżdżenia Przemysłu Lotniczego PZL na XXVIII MTP.
Foto: J. Wojciechowski (3)



SZD-24 „FOKA” – Nowy polski szybowiec zawodniczy w klasie standard.



SZD-20X „WAMPIR-II” – Nowy polski bezogonowy szybowiec doświadczalny



**Międzynarodowe
Targi
Poznańskie**

WIELKIE pokazy lotnicze, jakie odbyły się w Nowej Wsi pod Opolem w niedzielę 14 czerwca br., zapoczątkowały udział naszego lotnictwa w tegorocznych obchodach XV-lecia Polski Ludowej. Pokazy opolskie, pierwsze zresztą na tak wielką skalę na Ziemiach Zachodnich, z udziałem czołowych pilotów lotnictwa sportowego i wojskowego, nie ustępowały — zdaje mi się — chyba zbyt wiele znanym już pokazom warszawskim, organizowanym corocznie z okazji Święta Lotnictwa. Oglądało je przeszło 30 tysięcy mieszkańców Ziemi Opolskiej.

Mamy już lato i sezon lotniczy w pełni. Niezależnie jednak od zadań szkoleniowych, jakie wykonują lotnicy sportowi i wojskowi, przygotowują się oni starannie do obchodów i imprez, uświetniających jubileusz naszej Ludowej Ojczyzny. Szczególnie w lotnictwie sportowym odbędzie się dużo imprez.

W tej chwili trwają jeszcze w Lesznie V Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Pod koniec czerwca rozpoczyna juniorzy samolotowi w Łodzi walkę o mistrzostwo Polski. W okresie Święta Odrodzenia odbędą się w Warszawie V Spadochronowe Mistrzostwa Polski z udziałem skoczków zagranicznych, a w dniu 22 lipca odbędzie się w stolicy z okazji XV-lecia samolotowy Zlot Gwiazdzisty o puchar przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej — Włodzimierza Ręčka. Poza tym lotnicy sportowi i wojskowi wezmą udział w wielkiej defiladzie wojskowej i sportowej, jaka odbędzie się w tym dniu w Warszawie.

W sierpniu tego roku przypada 15-ta rocznica pierwszego lotu bojowego najstarszych jednostek bojowych ludowego lotnictwa polskiego — pułków „Warszawa” i „Kraków”. W sierpniu też odbędzie się uroczystość z okazji 30-lecia w ogóle i 15-lecia działalności PLL „Lot” w Polsce Ludowej. No, a potem, we wrześniu, tradycyjne już u nas obchody Święta Lotnictwa, które w tym roku zbiegają się z 20 rocznicą napadów hitlerowskiej na Polskę. Warto tu wspomnieć przy okazji, że we wrześniu mijają również dwie inne lotnicze rocznice: 25-lecie zwycięstwa w Warszawie polskich pilotów sportowych po raz drugi w Challenge'u z Bajonem i Płonczyńskim na czele oraz 50-lecie pierwszych, aczkolwiek nieudanych, wzlotów pilotów zagranicznych w Warszawie.

Czy to wszystko? Chyba jeszcze nie. Swoje jubileusze 25-lecia obchodzą także niektóre aerokluby, m. in. Gdański i Pomorski w Toruniu. Do tego dodać jeszcze trzeba Samolotowe Mistrzostwa Polski seniorów we wrześniu i kilka różnych zawodów krajowych i regionalnych modelarzy lotniczych.

Jak z tego pobieżnego przeglądu widać, będziemy mieli tegoroczne lato, wbrew dość powszechnie przyjętym przez niektórych poglądom o kanikule i ogórkach w tym czasie, wcale bogate. Główny jednak akcent we wszystkich tych imprezach kładę będziemy na nasze XV-lecie, które jest bez precedensu w dotychczasowej historii lotnictwa w Polsce. Tak bogatych osiągnięć i wielkiego rozwoju lotnictwa nie mieliśmy dotychczas nigdy w naszych dziejach.

Bilans tego okresu w niektórych dziedzinach będziemy robili na tym miejscu jeszcze niejednokrotnie, jednakże już teraz trzeba podkreślić, że tak intensywnego latania i szkolenia w aeroklubach, jakie zanotowano w czasie tegorocznego wiosny, nie mieliśmy od lat. Niektóre kluby, np. w Olsztynie i Ostrowie, wykonały już swoje roczne plany szkolenia spadochronowego.

Ten rok, rok XV-lecia Polski Ludowej, będzie niewątpliwie dla lotników bogaty w osiągnięcia wyszkoleniowe, w wyczyny i rekordy. To będzie ich czyn na XV-lecie.

IKARUS



V SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI



I KONKURENCJA

Wyniki oficjalne pierwszej konkurencji — przelotu otwartego, rozegranej w dniu 8 czerwca br.

- 1—2 M. Gorzelak (Wrocław) i E. Makula (Katowice), po 495 km — po 1 000 pkt; 3. T. Dziuba (Szczecin), 486 km — 982 pkt; 4. A. Bzyl (Bydgoszcz), 476 km — 962 pkt; 5. J. Popiel (Jelenia Góra), 469 km — 948 pkt; 6—7. St. Majerowski (Warszawa) i J. Pieczewski (Łódź), po 468 km — po 945 pkt; 8. A. Witek (Wrocław), 465 km — 939 pkt; 9. Rajmund Jakób (Poznań), 461 km — 931 pkt; 10. R. Sochacki (Warszawa), 449 km — 907 pkt; 11—12. T. Góra (Bielsko) i R. Psenka (Czechosłowacja), po 445 km — po 899 pkt; 13. St. Ratusiński (Jelenia Góra), 440 km — 889 pkt; 14. L. Legenyei (Węgry), 439 km — 887 pkt; 15. T. Śliwak (Inowrocław), 438 km — 885 pkt; 16. J. Wojnar (Krosno), 437 km — 883 pkt; 17. Z. Szurowski (Warszawa), 435 km — 879 pkt; 18. Z. Kudzewicz (Inowrocław), 432 km — 873 pkt; 19—20. A. Kmiotek (Warszawa) i H. Zydoreczak (Ostrów), po 431 km — po 871 pkt; 21. P. Majewska (Łódź), 429 km — 867 pkt; 22—23. T. Dąbek (Białystok) i I. Kucharski (Warszawa), po 427 km — po 863 pkt; 24. L. Jaworski (Radom), 425 km — 859 pkt; 25. J. Adamek (Warszawa), 424 km — 857 pkt; 26. St. Łuspiński (Wrocław), 419 km — 847 pkt; 27. Z. Przyjemski (Inowrocław), 415 km — 838 pkt; 28. J. Misiek (Poznań), 412 km — 832 pkt; 29. J. Lisiecki (Poznań), 411 km — 830 pkt; 30. St. Ackerman (Inowrocław), 410 km — 828 pkt; 31. H. Ignasiak (Świdnik), 405 km — 818 pkt; 32. S. Smoliński (Ostrów), 403 km — 814 pkt; 33. J. Dąbski (Gliwice), 402 km — 812 pkt; 34. J. Fritz (Austria), 395 km — 797 pkt; 35. L. Bajewska (Warszawa), 392 km — 792 pkt; 36. B. Kochanowski (Wrocław), 368 km — 743 pkt; 37. S. Kwiatkowski (Katowice), 333 km — 773 pkt; 38. Z. Kirakowski (Gliwice), 327 km — 661 pkt; 39. A. Brzuska (Poznań), 325 km — 657 pkt; 40. M. Berković (Jugosławia), 248 km — 501 pkt; 41. L. Kuciński (Rzeszów), 238 km — 481 pkt. (k)

II KONKURENCJA

Wyniki oficjalne drugiej konkurencji — przelotu prędkościowego na trasie Leszno — Mirosławice długości 98 km, rozegranej w dniu 14 czerwca br.

1. T. Dąbek (110,4 km/h) — 1 000 pkt; 2. A. Brzuska (104,2 km/h) — 916 pkt; 3. T. Góra (102,1 km/h) — 887 pkt; 4. J. Pieczewski (99,9 km/h) — 858 pkt; 5. J. Wojnar (99,2 km/h) — 848 pkt; 6. Z. Kudzewicz (98,1 km/h) — 835 pkt; 7. St. Ratusiński (96,9 km/h) — 817 pkt; 8—9 H. Zydoreczak i A. Kmiotek (95,5 km/h) — 797 pkt; 10. J. Popiel (95,2 km/h) — 793 pkt; 11. St. Majerowski (95,5 km/h) — 792 pkt; 12. E. Makula (94,6 km/h) — 785 pkt; 13. L. Jaworski (94,1 km/h) — 778 pkt; 14. Z. Kirakowski (92,2 km/h) — 752 pkt; 15. J. Adamak (90,8 km/h) — 733 pkt; 16. A. Witek (90,6 km/h) — 731 pkt; 17—18. J. Dąbski i T. Dziuba (89,5 km/h) — 716 pkt; 19. L. Bajewska (89,3 km/h) — 713 pkt; 20. J. Fritz (88,5 km/h) — 702 pkt; 21. P. Majewska (88,5 km/h) — 702 pkt; 22. S. Kwiatkowski (88,4 km/h) — 701 pkt; 23. J. Lisiecki (86,7 km/h) — 678 pkt; 24. M. Gorzelak (86,3 km/h) — 672 pkt; 25. A. Bzyl (86,1 km/h) — 670 pkt; 26. R. Sochacki (83,5 km/h) — 634 pkt; 27. Z. Szurowski (81,0 km/h) — 600 pkt; 28. T. Śliwak (80,5 km/h) — 593 pkt; 29. S. Smoliński (80,3 km/h) — 591 pkt; 30. R. Psenka (78,7 km/h) — 569 pkt; 31. L. Legenyei (76,2 km/h) — 535 pkt; 32. R. Jakób (64,3 km/h) — 373 pkt; 33—35. S. Ackerman, L. Kuciński i Z. Przyjemski — 211 pkt; 36. H. Ignasiak — 184 pkt; 37. B. Kochanowski — 177 pkt; 38. I. Kucharski — 168 pkt; 39. M. Berković — 128 pkt; 40. S. Łuspiński — 47 pkt; 41. J. Misiek — 31 pkt.

WYNIKI PO DWÓCH KONKURENCJACH

1. T. Dąbek (Jaskółka) — 1 863 pkt; 2. J. Pieczewski (J) — 1 803 pkt; 3. T. Góra (J) — 1 786 pkt; 4. E. Makula (J) — 1 785 pkt; 5. J. Popiel (J) — 1 741 pkt; 6. St. Majerowski (Bocian) — 1 737 pkt; 7. J. Wojnar (J) — 1 731 pkt; 8—9 Z. Kudzewicz (J) i St. Ratusiński (J) — 1 706 pkt; 10. T. Dziuba (B) — 1 698 pkt; 11. M. Gorzelak (J) — 1 672 pkt; 12. A. Witek (J) — 1 670 pkt.

Na zdjęciu: Przed startem do konkurencji.
Foto: B. Koszewski

Udział Aeroklubu PRL w święcie lotniczym Węgier

PODZAS Konferencji Generalnej FAI w Moskwie przedstawiciele Aeroklubu Węgier nawiązali rozmowy z delegacją Aeroklubu PRL w sprawie możliwości udziału polskiego lotnictwa sportowego w pokazach lotniczych na Węgrzech.

20 sierpnia mianowicie jest świętem narodowym Węgier, obchodzonym uroczysto jako Dzień Konstytucji. W tym roku święto to będzie połączone z obchodami dnia lotnictwa węgierskiego, w związku z czym zostanie przeprowadzona okazala parada lotnicza, a następnie pokazy na budapeszteńskim lotnisku. Ponieważ jednocześnie w tym roku przypadają trzy rocznice działalności węgierskiego sportu lotniczego, a mianowicie: 50-lecie sportu samolotowego, 40-lecie szybownictwa i 30-lecie modelarstwa lotniczego, więc Aeroklub Węgier pragnie możliwie jak najokazalej zorganizować pokazy w części lotnictwa sportowego.

W związku z tym właśnie zwrócił się on do Aeroklubu PRL o współudział w pokazach i we wstępnych rozmowach zostało uzgodnione, że polski sport lotniczy zaprezentuje na Węgrzech popularny już pokaz ewolucji w zespole śmigłowców-szybowiec, grupową akrobację trzech szybowców i ewentualnie start jednego z naszych balonów wolnych. Ten ostatni pokaz jest uzależniony od możliwości organizacyjnych gospodarzy w zakresie zapewnienia dostawy gazu dla balonu, jeżeli jednak dojdzie do skutku, to będzie również bardzo atrakcyjny dla załogi naszego balonu, bowiem transport sprzętu wraz z załogą z Polski na Węgry planowany jest lotem wolnym.

Ekipa lotnictwa polskiego weźmie udział w pokazach na Węgrzech dwukrotnie: raz w dniu święta narodowego — 20 sierpnia, w Budapeszcie i drugi raz w niedzielę dnia 23 sierpnia w mieście Miskolc.

Oprócz Aeroklubu PRL organizatorzy dnia lotnictwa węgierskiego spodziewają się również współudziału w pokazach ze strony Aeroklubów Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i Rumunii, do których zwrócili się z podobnymi zaproszeniami.

ter.

POLSKIE ZAŁOGI ODLECIAŁY DO ROTTERDAMU

W godzinach rannych dnia 16 czerwca br. z portu lotniczego na Okecu wystartowały do Rotterdamu trzy polskie samoloty Jak-18, pilotowane przez Jerzego Derkowskiego, Zdzisława Dudzika i Jerzego Leszka, które wezmą udział w Europejskim Locie FAI. Obszerną wiadomość o Europejskim Locie FAI podaliśmy w numerze 21 na str. 3.

(m)

Pierwszy skok doświadczalny z myśliwskiego samolotu odrzuutowego

DNIA 26 maja br. o godzinie 20 w rejonie Warszawy Mistrz Sportu Józef Wójcik dokonał skoku doświadczalnego z myśliwskiego samolotu odrzuutowego przy pomocy fotela wyrzucanego. Opuszczenie maszyny nastąpiło na wysokości 2 000 m, przy prędkości rzędu 500 km/h. Otwarcie spadochronu odbyło się na wysokości 800 m. Skoczek wylądował pomyślnie. (m)

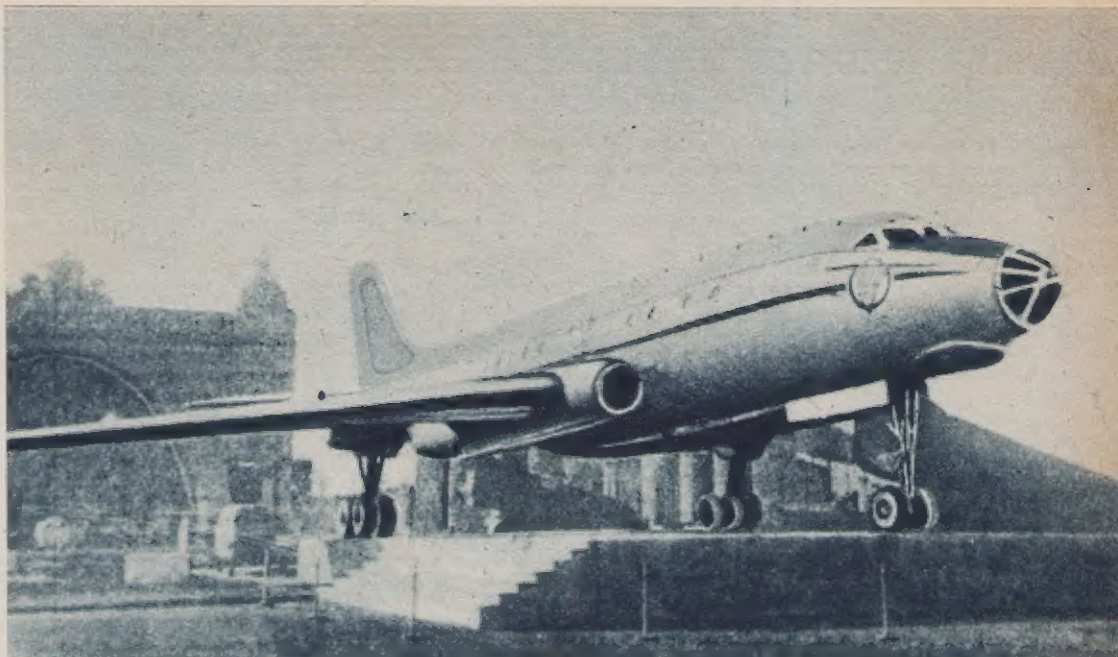
CZY ZGŁOSIŁEŚ JUŻ SWÓJ UDZIAŁ

W PIERWSZYM OGÓLNOPOLSKIM KONKURSIE MODELI STEROWANYCH

ORGANIZOWANYM PRZEZ
PP „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE”
I „SKRZYDLATĄ POLSKĘ”?

Przypominamy, że termin zgłoszeń na konkurs upływa 30 czerwca bieżącego roku. Bliższe szczegóły podaliśmy w naszym tygodniku nr 14/1959 r.

Na zwycięzców czekają cenne nagrody.



Wystawa Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR

WE wtorek 16 czerwca br. nastąpiło w Moskwie otwarcie Wystawy Osiągnięć Gospodarki Narodowej ZSRR. Jest to pierwsza wystawa obrazująca postępy we wszystkich dziedzinach produkcji materialnej, techniki i nauki. W uroczysto-

ściach otwarcia wzięli udział przedstawiciele kierownictwa KPZR i rządu radzieckiego z Nikitą Chruszczowem na czele.

Na zdjęciu: Samolot Tu-104 A na terenie nowotwartej wystawy.

KOMUNIKAT NR 2(12) II CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH

OSTATNIO Komisja Sędziowska otrzymała dokumentację wyczynu Jana Walczaka z Aeroklubu Kujawskiego, który dnia 29 maja 1959 wykonał dwa skoki z wysokości 1 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania (11,30 m i 21 m), uzyskując w sumie za II konkurencję 267,70 pkt.

Jednocześnie Komisja Sędziowska przypomina, że termin eliminacji do V Spadochronowych Mistrzostw Polski w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych upływa z dniem 10 lipca br. (m)

Angielski talerz lata



W początkach czerwca br. odbył się w Anglii próbny lot brytyjskiego aparatu pionowego startu — „latającego talerza”. Pojazd nosi nazwę SRN-1 „Hovercraft”, wymiary jego wynoszą 9 m długości i 7 m szerokości.

Ciężar pojazdu, który może rozwijać prędkość około 60 km na godzinę, wynosi 2 tony. Kierowanie nim odbywa się przy pomocy sterów strumieniowych. Wewnątrz znajdują się pomieszczenia dla pasażerów i bagaży.



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Nowozałożone brytyjskie towarzystwo lotnicze „Falcon Airways” podało do wiadomości, że jeszcze w br. wprowadzi na swe linie zakupione w ZSRR samoloty odrzutowe Tu-104. Byłby to pierwszy wypadek sprzedaży radzieckich odrzutowych pasażerskich państw zachodniemu. (z)

Komitet do spraw budowy pasażerskich odrzutowych naddźwiękowych, pracujący z ramienia rządu brytyjskiego, zlecił budowę dwóch nowych typów maszyn tego rodzaju. Typ 1 — przewidziany na 150 pasażerów, prędkość Ma = 2, służyłby do lotów bez lądowania z Londynu do Nowego Jorku. Typ 2 = 100 pasażerów, prędkość Ma = 1,2, na trasy średnie do 2 500 km. (z)

Samoloty „Comet” towarzystwa BOAC będą systematycznie badane przy użyciu liczników Geigera, w celu wykrycia ewent. napromieniania podczas lotów na dużych wysokościach. (z)

W Londynie uruchomiona została komunikacja taksówkowa przy pomocy śmigłowców „Widgeon”. Śmigłowiec można zamówić telefonicznie. Miejsce postoju maszyn znajduje się w specjalnym heliporcie, zbudowanym na Tamizie. (z)

W Brazylii pierwsze loty odbył nowy dwumiejscowy śmigłowiec, który na zamówienie tamtejszego ministerstwa komunikacji skonstruował znany niemiecki konstruktor Heinrich Focke. Śmigłowiec nazwano „Beija-Flor”. (z)

W maju br. nadeszły do NRF pierwsze transporty spośród 130 śmigłowców francuskich „Alouette II”, które zostały zamówione przez rząd NRF dla potrzeb armii zach.-niemieckiej. (z)

Amerykańskie zakłady „Sylvania Research Co.” skonstruowały nowego rodzaju pokładową aparaturę radarową, której zasięg operacyjny jest siedem razy większy niż aparatów dotychczas używanych. Ulepszenie to osiągnięto dzięki zastosowaniu specjalnego wzmacniacza mikrofalowego. (z)

Francuscy uczeni przewidują, że na podstawie wciąż ulepszanego prototypu pierścieniopłata (koleoptera) zbudują do roku 1967 w pełni sprawny samolot przechwytyjący o płacie pierścieniowym, który ma osiągnąć prędkość 3 600 km/h i pułap 30 000 m. Jednocześnie Amerykanie oświadczyli, iż budują nowy typ samolotu, będącego w stanie osiągnąć prędkości rzędu również 3 600 km/h, lecz pułap 60 000 m — po torze balistycznym. (z)

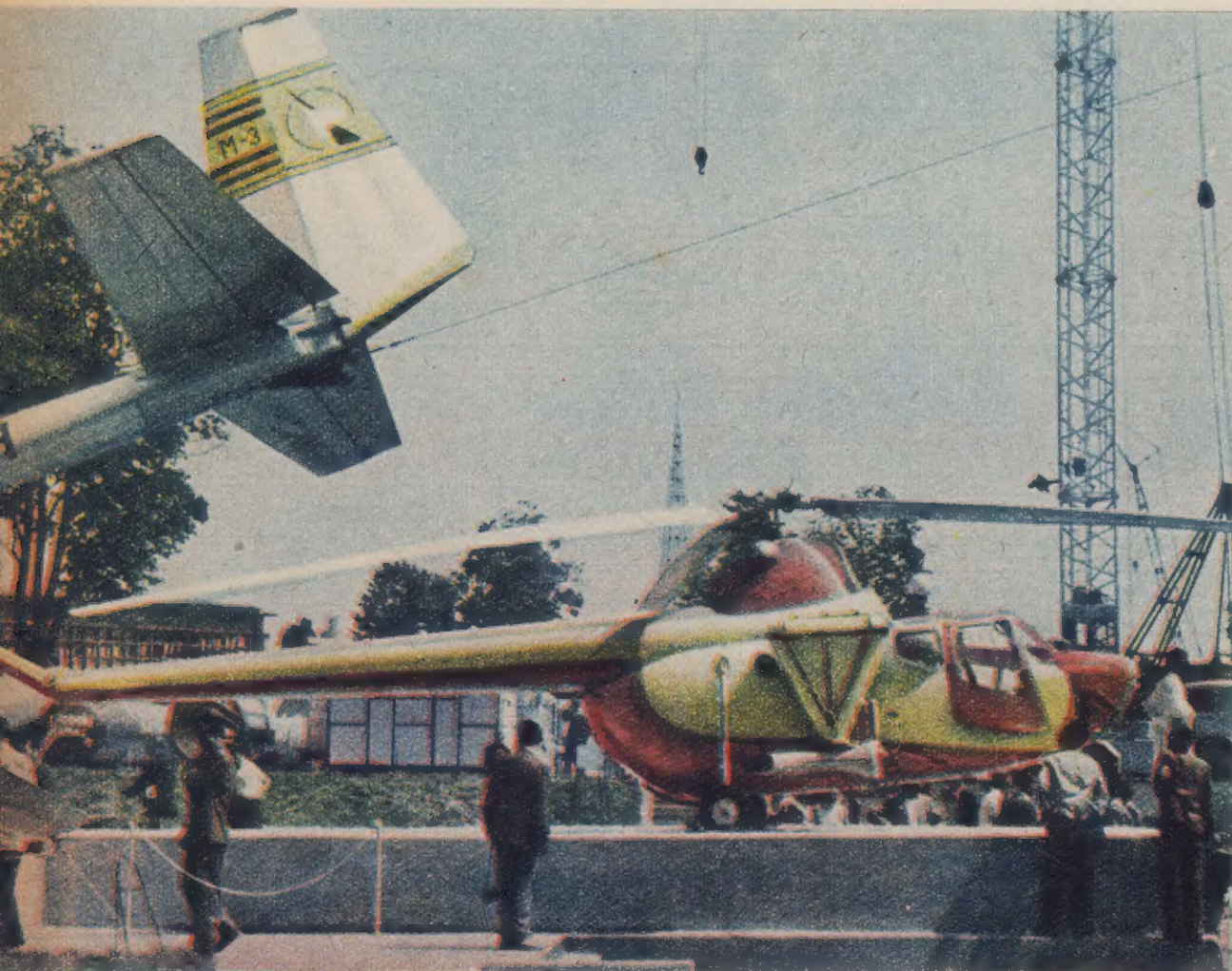


Zabytkowy ratusz w Poznaniu — miejsce tradycyjnych Targów zapoczątkowanych w 1254 r.

JUZ po raz dwudziesty ósmy Poznań otworzył gościnne podwoje swych Targów. Po wojnie, do dotychczasowych tradycji Targów Poznańskich doszła nowa — ekspozycja sprzętu lotniczego. Z początku przeważali wystawcy zagraniczni; nasz przemysł zniszczony przez wojnę nie wiele miał wówczas do pokazania. Ale z upływem lat sytuacja się zmieniła. Dziś obserwując Targi możemy śmiało powiedzieć, że polski przemysł lotniczy zdecydowanie opanował XXVIII MTP i wszystko wskazuje na to, iż lata przyszłe jeszcze bardziej ugruntują naszą pozycję jako potencjalnego eksportera, a przynajmniej jako wyłącznego producenta sprzętu lotniczego dla cywilnych potrzeb krajowych.

Należy z uznaniem podkreślić, że w tym roku wystawiono sprzęt niemal wyłącznie polskiej konstrukcji, nawet przeróbki maszyn licencyjnych nosiły tak wyraźne ślady istotnych ulepszeń i rozwinęły dokonanych przez naszych inżynierów, że można tu śmiało mówić o własnej twórczości.

Śmigłowiec rolniczy SM-12. Jednomiejscowy. Silnik AI-26W o mocy 575/322 KM i zużyciu paliwa 320/225 G/KM/h. Przy prędkości 60 km/h śmigłowiec opyla proszkiem min. 8 ha w jednym locie. Średnica wirnika — 14,3 m, długość — 16,95 m, wysokość — 3,3 m, Ciężar własny — 1750 kg, chemikali — 440 kg, w locie — 2370 kg. Prędkość max. — 140 km/h, robocza — 0 do 60 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2500 m, dynamiczny — 5000 m, Z lewej — usterzenie „Pliszki”



Po-59

**POZNAŃSKI
SALON
LOTNICZY**

Tekst i zdjęcia: JANUSZ WOJCIECHOWSKI — od naszego specjalnego wysłannika



Pierwszy polski szybowiec metalowy, szkolno-treningowy, M-3 „Pliszka”. Jednomiejscowy. Rozpiętość — 14,16 m, długość — 6,68 m, Ciężar w locie — 300 kg, obciążenie pow. — 20 kg/m². Doskonałość — 21,1. Min. prędkość opadania — 0,88 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 180 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+5) i (−2,5). Na drugim planie samojedźna wyciągarka szybowcowa „Tur”.

Nasz sprzęt był zgrupowany w okazałym pawilonie Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — PZL i obok niego. W pawilonie znajdował się osprzęt pokładowy, spadochrony, dwulopatowe śmigło przestawialne, silnik WN-3 a także modele polskich samolotów (PZL-101, PZL-102 „Kos”, TS-8 „Bies”, MD-12); szybowców („Jaskółka”, „Czapla”, „Bocian”, „Mucha-100”, „Mucha-Standard”, „Gil”, „Foka”, „Zefir” i „Wampir-II”) oraz śmigłowców (SM-1S i S-2). Szkoda tylko, że wewnątrz pawilonu PZL zostało tak po macoszemu potraktowane pod względem oprawy plastycznej. Opracowane „na ponuro” z upiornymi chmurami-plierzynami było niestety chyba najbrzydszym wnętrzem na całych Targach.

Bardzo przyjemnie za to wypadło stoisko zewnętrzne, gdzie znajdowały się: śmigłowiec rolniczy SM-12, prototyp pierwszego polskiego szybowca metalowego M-3 „Pliszka” oraz samojedźna wyciągarka szybowcowa „Tur”.

Warto też podkreślić, że śmigłowiec SM-1 oraz samolot „Kos” odbywały często loty pokazowe nad terenem Targów; podobno latał również PZL-101 i szybowce.

Jeśli chodzi o wystawców zagranicznych to ich działalność „czysto” lotniczą ograniczyła się do osprzętu radiowego w pawilonie NRF, Włoch i Holandii, silników tłokowych małej mocy i modelarskich w pawilonie USA i Włoch oraz prospektów w pawilonach Czechosłowacji i NRD.

Poza tym można było oczywiście znaleźć na Targach wiele ciekawych obrabiariek, materiałów plastycznych i stopowych, przyrządów pomiarowych i aparatury badawczej, a nawet maszyn drogowych — znajdujących zastosowanie w nowoczesnym lotnictwie i dziedzinach pokrewnych.

I jeszcze jeden element lotniczy Targów — tym razem dekoracyjny — balon na uwięzi w gali flagowej.

W SKRÓCIE O MTP

XXVIII Międzynarodowe Targi Poznańskie odbyły się w dniach 7–21.VI.1959 r., z udziałem wystawców z 47 państw. Teren Targów obejmował powierzchnię około 230 000 m², w tym około 100 000 m² powierzchni wystawowej, 15 dużych hal wystawowych, ponad 50 pawilonów i około 40 000 m² powierzchni stoisk na wolnym powietrzu. Powierzchnia zaplecza pomocniczego około 15 000 m². Długość dróg na terenie Targów: kołowych 4,5 km, kolejowych 0,5 km. Długość sieci elektrycznej 130 km. Ponad 600 aparatów telefonicznych. Pokazy sprzętu lotniczego w locie odbywały się na lotnisku poznańskim.

Upisy do zdjęć na okładce:

SZD-20X „WAMPIR-II”

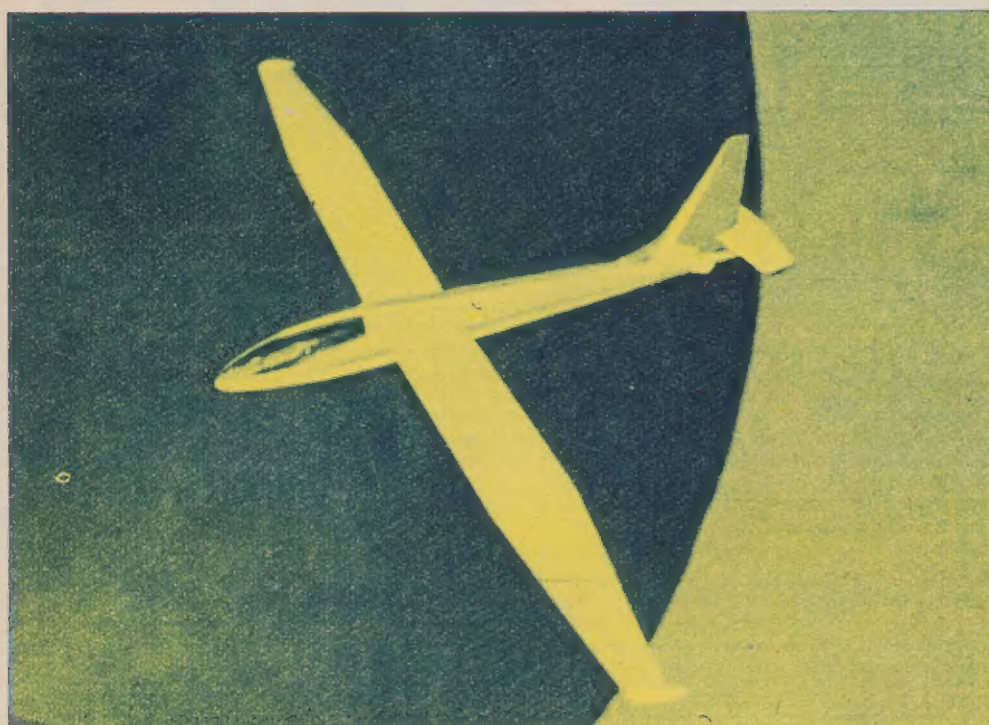
SZYBOWIEC DOSWIADCZALNY
O UKŁADZIE BEZOGONOWYM

Rozpiętość — 15 m, ciężar — 160 kg, obciążenie powierzchni — 17,8 kg/m². Doskonałość — 25 przy prędkości lotu 83 km/h. Min. prędkość opadania — 0,8 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 200 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+4,5) i (−2).

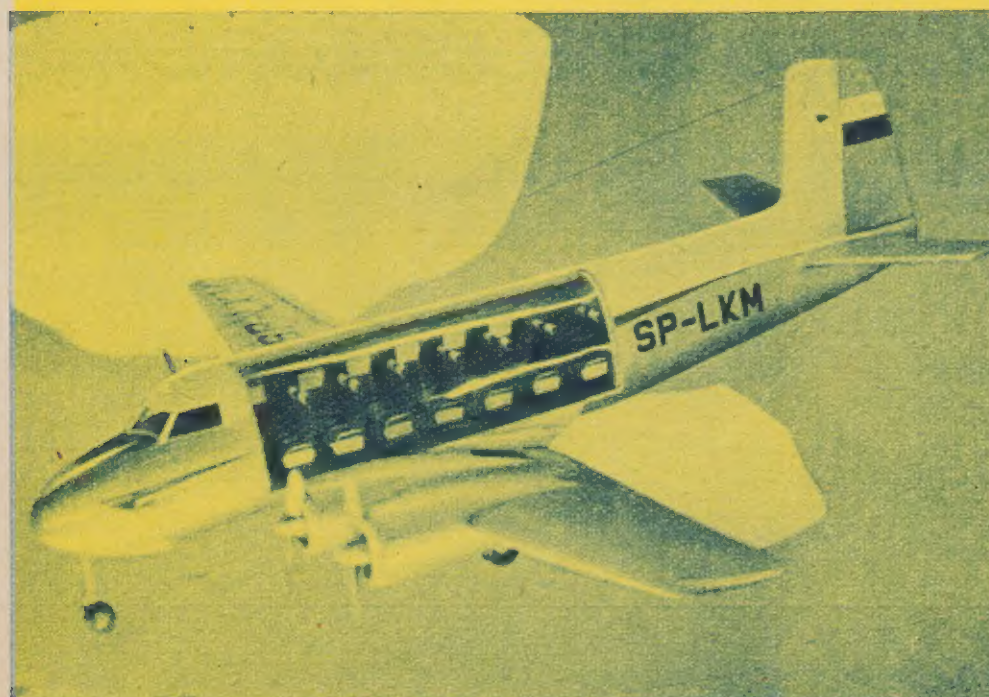
SZD-24 „FOKA”

SZYBOWIEC ZAWODNICZY W KLASIE STANDARD

Rozpiętość — 15 m, ciężar — 205 kg, obciążenie powierzchni — 24 kg/m². Max. doskonałość — 32 przy prędkości lotu 79 km/h. Min. prędkość opadania — 0,65 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 240 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+6) i (−3).

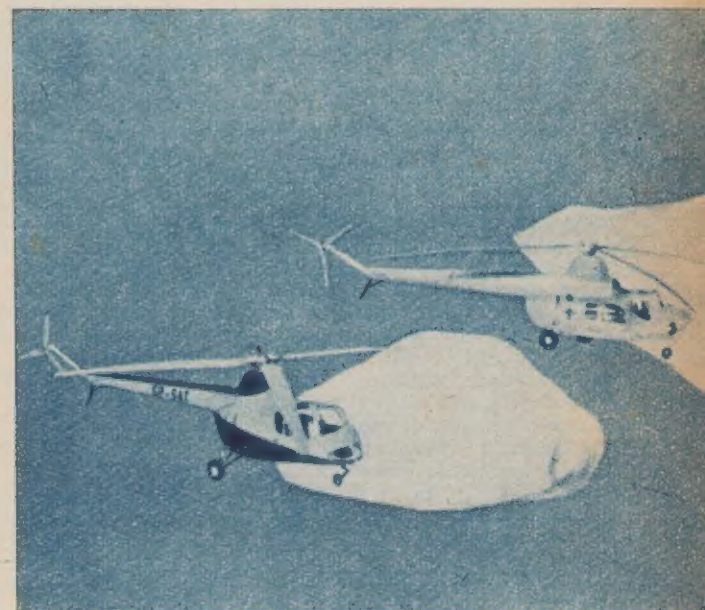


Szybowiec zawodniczy w klasie otwartej SZD-19-2 „Zefir”. Rozpiętość — 17 m, ciężar — 390 kg, obciążenie pow. — 27,5 kg/m². Doskonałość — 32 przy 90 km/h. Min. prędkość opadania — 0,7 m/sek. Max. prędkość dopuszczalna — 220 km/h. Współczynniki przeciążeń: (+5,5) i (−3,5). Szybowiec znajduje się w budowie.



Pierwszy polski 4-silnikowy samolot komunikacyjny MD-12. (Model z wykrojem pokazującym wnętrze kabiny pasażerskiej). Samolot znajduje się w budowie.

Samojezdna wyciągarka szybowcowa SW-4 „Tur”. Silnik czterosuwowy S-47 z zapłonem iskrowym. Moc — 105 KM. Długość liny — 1500 m. Pojazd jest zaopatrzony w układacz liny i nożyce uchyłne. „Tur” może holować szybowce 1 i 2-miejscowe. W głębi — „Pliszka” i SM-12.



Śmigłowce PZL: na pierwszym planie 5-miejscowy pasażerski S-2. Silnik AI-26 W. Średnica wirnika — 14,3 m, długość — 16,95 m, wysokość — 3,3 m, szerokość kadłuba — 1,6 m. Ciężar własny — 1815 kg, handlowy — 625 kg, w locie — 2440 kg. Prędkość max. (2000 m) — 160 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2000 m, dynamiczny — 4000 m. Zasięg — 350 km, max. — 450 km. Na drugim planie — sanitarny SM-1S do przewozu 2 chorych, lekarza i pilota. Wymiary i silnik jak SM-12. Ciężar własny — 1900 kg, użyteczny — 545 kg, w locie — 2445 kg. Prędkość max. (2000 m) — 140 km/h, wznoszenia (0 m) — 4,5 m/sek. Pułap statyczny — 2000 m, dynamiczny — 4000 m. Zasięg 320 km.



Balon na uwięzi w gali flagowej, unoszący się nad terenem Targów.



czef służby meteorologicznej V SMP mgr Stanisław Salomonik (z prawej przy mapie synoptycznej) zapoznaje zawodników przed startem do konkurencji z przewidywaną sytuacją meteorologiczną. Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI

JUBILEUSZOWE MISTRZOSTWA

W chwili gdy piszę te słowa (czwartek — 11 czerwca), od otwarcia Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie minęło zaledwie cztery dni i znane są dopiero oficjalne wyniki pierwszej konkurencji — przelotu otwartego (podajemy je na innym miejscu). Jedną konkurencją — to jeszcze za mało, aby wysnuwać jakiegokolwiek wnioski i analizować poziom mistrzostw, zwłaszcza, że w tym roku (tytułem eksperymentu) trwają one o tydzień dłużej, tj. pełne trzy tygodnie. Poczekajmy więc z tym do zakończenia zawodów. Tu natomiast chciałbym rzucić kilka refleksji, które nasuwa ta impreza.

Są to bez wątpienia mistrzostwa jubileuszowe. Odbývają się one bowiem już po raz piąty i w roku jubileuszowym, w którym nasza Ojczyzna — Polska Ludowa obchodzi swe piętnastolecie. Piętnaście lat w życiu narodu to co prawda niewiele, jednakże ogromu wydarzeń, jakie przeżywało nasze szynownictwo w ciągu tych kilkunastu lat, nie można porównać z żadnym innym analogicznym okresem w historii lotnictwa w Polsce.

Leszno, jako ośrodek szynowcowy, liczy sobie niewiele ponad 7 lat, jako Centrum Szybowcowe natomiast działa zaledwie parę miesięcy; i w tym stosunkowo krótkim okresie swego życia było widownią: trzykrotnie szynowcowych mistrzostw Polski i dwukrotnie zawodów o charakterze międzynarodowym (w tym mistrzostw świata). Nie da się tak łatwo policzyć już, ile ustanowiono tu rekordów krajowych i świata. Określamy też nieraz Leszno jako „Mekkę” szynownictwa polskiego. Słusznie, ale — nie odbierając nic z zasług obecnego Centrum — przypomnijmy przy tej okazji Żar, który był tą pierwszą „Mekką”, gdzie w pierwszych, trudnych powojennych latach rodziło się przy niebywałym entuzjazmie szynownictwo Polski Ludowej. Drogi rozwojowe polskiego sportu szynowcowego w naszym piętnastolecu prowadzą właśnie od Żaru do Leszna.

Jest niewątpliwie wiele symboliki w tym, że obecny gospodarz Centrum w Lesznie, a zarazem kierownik V mistrzostw sympatyczna pani

Irena Kempówna-Zabiello, ustanowiła właśnie na Żarze pierwszy międzynarodowy rekord szynowcowy dla Polski Ludowej. Na Żarze odbyły się pierwsze po wojnie, a siódme z kolei krajowe zawody szynowcowe. One uitorowały drogę następnym tego rodzaju imprezom ogólnopolskim, podnosząc je poczynszu od 1953 roku do rangi mistrzostw. Tegoroczna batalia szynowników w Lesznie jest już czternastą z kolei ogólnopolską imprezą szynowcową w Polsce. Z tych czternastu — osiem odbyło się już w Polsce Ludowej. Ma to też swoją wymowę.

Spójrzmy jeszcze krótko na ludzi — pilotów, którzy biorą udział w mistrzostwach w Lesznie. Przeważającą większość z nich, kiedy przeszło dziesięć lat temu padały na Żarze pierwsze rekordy, jeszcze nie latała albo stawiała swe pierwsze kroki w powietrzu. Dziś wszyscy oni to kwiat polskiego szynownictwa —

znakomici piloci wyczynowi. Są wśród nich rekordziści Polski i świata, posiadacze najwyższych, diamentowych odznak, piloci, którzy godnie reprezentowali już nieraz nasze barwy w zawodach międzynarodowych. W minionym piętnastolecu wyrosły u nas nowe, młode kadry znakomitych pilotów, które postawiły nasz sport szynowcowy w rzędzie czołowych potęg na świecie w tej dziedzinie.

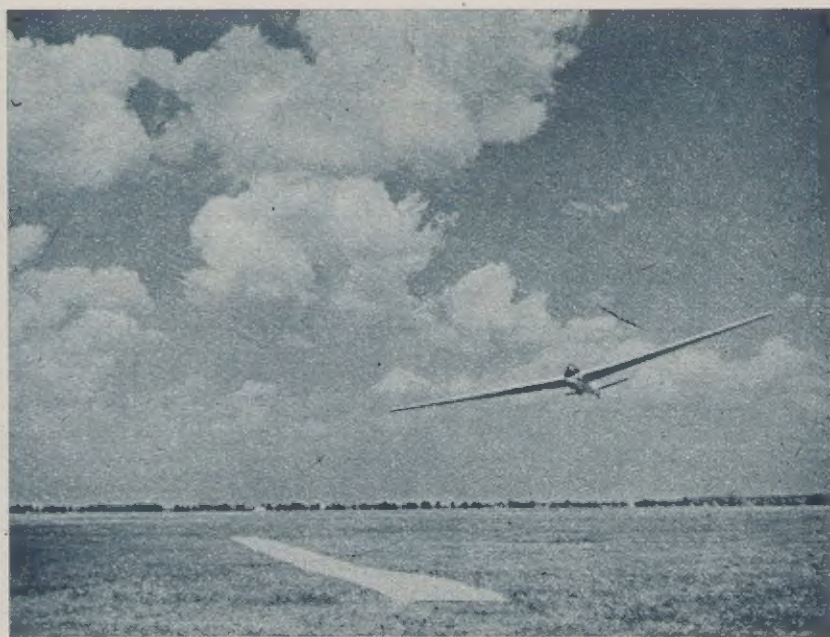
I nikt zaprzeczyć nie zdoła, że to wszystko co się u nas działo na drodze od Żaru do Leszna, nasze wszystkie sukcesy w szynownictwie jakie zanotowaliśmy w czasie 15 lat istnienia Polski Ludowej, zawdzięczamy ustrojowi, który budujemy w naszym kraju — socjalizmowi.

Wniosek taki z tegorocznych mistrzostw nasuwa się już teraz jako pierwszy. Następne wyciągniemy przy rozważaniach nad tabelą wyników końcowych. (kon.)

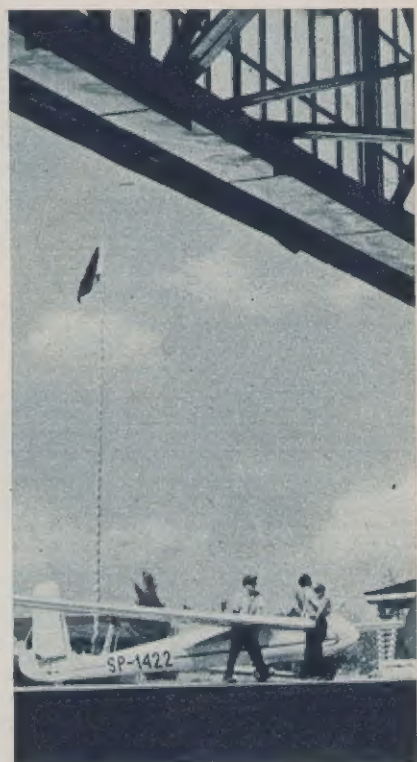
Pilot austriacki Johann Fritz (w kabinie) startuje w SMP jako jedyny z zawodników zagranicznych na własnym sprzęcie — Mq-23.



Józef Pieczowski (Aeroklub Łódzki) melduje się z „fasonem” na „Jaskółce” nad taśmą mety w Lesznie, po przeleceniu 100-kilometrowego trójkąta.



Pocziwe i zasłużone CSS-y są i będą zapewne jeszcze u nas długo „ozdobą” każdych mistrzostw szynowcowych.



Przed hangarem Centrum w Lesznie. Montaż „Jaskółki”, na której startuje Andrzej Brzuska.

ARAL RD-02 „EDELWEISS” ● FRANCJA

RUCH konstrukcyjny w dziedziny samolotów lekkich jest we Francji bardzo ożywiony i coraz to słyszymy o jakiejś nowej konstrukcji. Niedawno w Rouen powstała niewielka wytwórnia: Ateliers Rouennais d'Aviation Legere, gdzie przystąpiono do opracowania projektu niewielkiego samolotu turystycznego, nazwanego „Edelweiss”. Samolot jest już na ukończeniu i zapewne niedługo rozpocznie próby w locie.

„Edelweiss” jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej, zaprojektowanym przez Doruble. Charakterystyczną cechą jest brak jakiegokolwiek części spawanej — wszystkie elementy są nitowane.

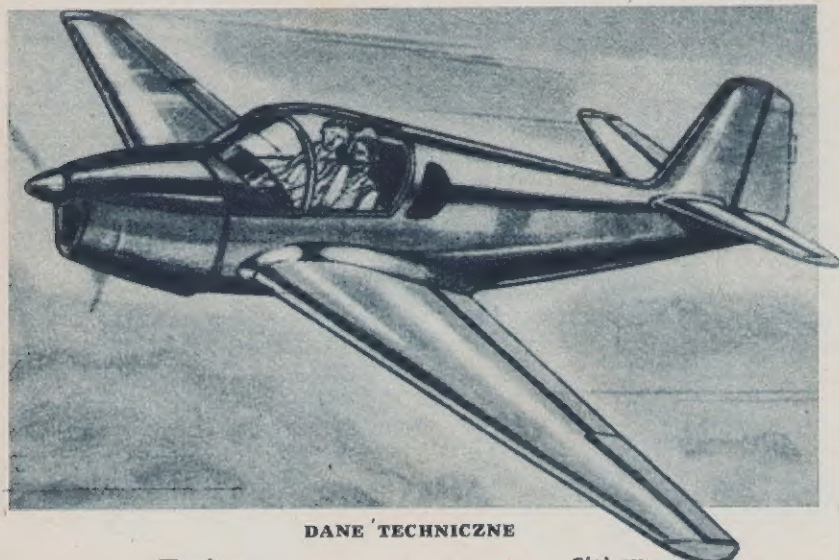
Plat konstrukcji jednodźwigarowej, całkowicie kryty blachą, charakteryzuje się znacznym wzniosem i dość dużą zbieżnością. Profil z rodziny NACA 230, grubość u nasady 17%, na końcach 8%. Kłapy szczelinowe o dość dużej powierzchni.

Skorupowy kadłub mieści nad płatem obszerną, dwumiejscową kabinę (miejsca obok siebie). Sterowanie z obu miejsc (dwustery) systemem linek.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości tworzy niewielki wznios. Konstrukcja usterzenia jednodźwigarowa, pokrycie metalowe, podobnie jak w przypadku skrzydeł.

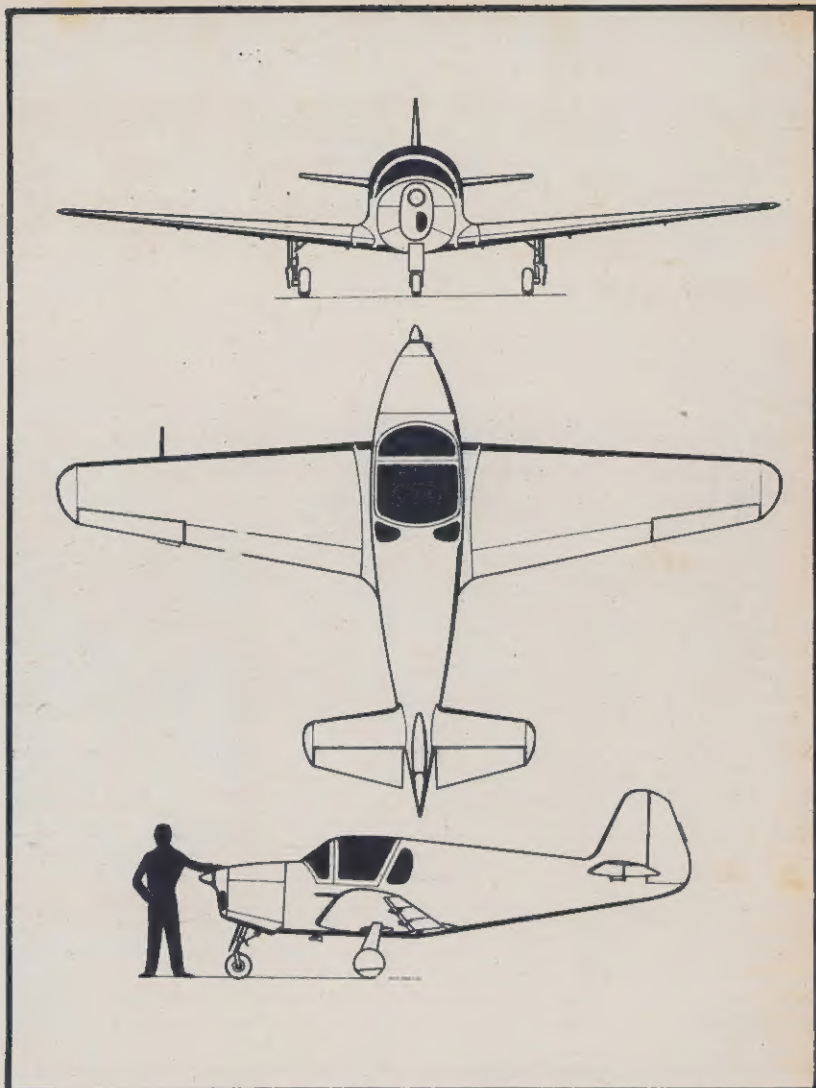
Podwozie trójkołowe, wciągane w locie. Podwozie główne o dużym rozstawie kół wciągane w skrzydła, przednie do kadłuba pod silnik. Amortyzacja przy pomocy krążków gumowych.

Silnik rzędowy czterocylindrowy o mocy 65 KM (typ nieustalony), zawieszony na łożu z nitowanych rur stalowych. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężary:	
Rozpiętość	— 8,62 m	Ciężar własny	— 284 KG(!)
Długość	— 5,875 m	Ciężar w locie	— 520 KG
Wysokość	— 2,350 m	Brak danych	Osiągi:



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

CANADAIR CL-28 „ARGUS” ● KANADA

OPISYWANY niedawno w „SP” samolot CL-44 nie jest jedyną kanadyjską przeróbką angielskiej „Britanni”. Zakłady Canadair budują również serię wersji morsko-patrołowej pod nazwą CL-28 „Argus”. Samolot ten, przystosowany do długotrwałych lotów, jest uzbrojony w bomby, miny głębinowe, torpedy, a także może zabierać pociski kierowane. Przeróbka samolotu komunikacyjnego na samolot bojowy wymagała dużej ilości zmian, toteż „Argus” różni się znacznie od „Britanni”. Najwięcej zmian widać w kadłubie, gdzie zastosowano liczne anteny radarowe i radiowe. Zasadniczej zmianie uległ również system napędowy, gdyż zamiast silników turbosmigłowych zastosowano silniki tłokowe, lepiej przystosowane do długich lotów patrołowych na małej wysokości.

CL-28 „Argus” jest czterosilnikowym dolnopłatem. Jego załoga w locie bojowym składa się z 15 ludzi: 3 pilotów, 3 nawigatorów, 2 mechaników i 7 radarzystów.

Plat „Argusa” stosunkowo najmniej różni się od swego wzorca. Mechanizacja skrzydeł składa się z kłap dwuszczelinowych na dużej części rozpiętości. Oprócz lotek zastosowano spoilery. Wnętrze skrzydeł zostało wykorzystane jako zbiorniki integralne.

W kadłubie znajduje się wygodne pomieszczenie dla załogi wraz z kuchnią i sypialnią. W dolnej części kadłuba mieszczą się komory bombowo-torpedowe. Pod przednią częścią umieszczona jest duża obrotowa antena radarowa, a na ogonie — wykrywacz magnetyczny.

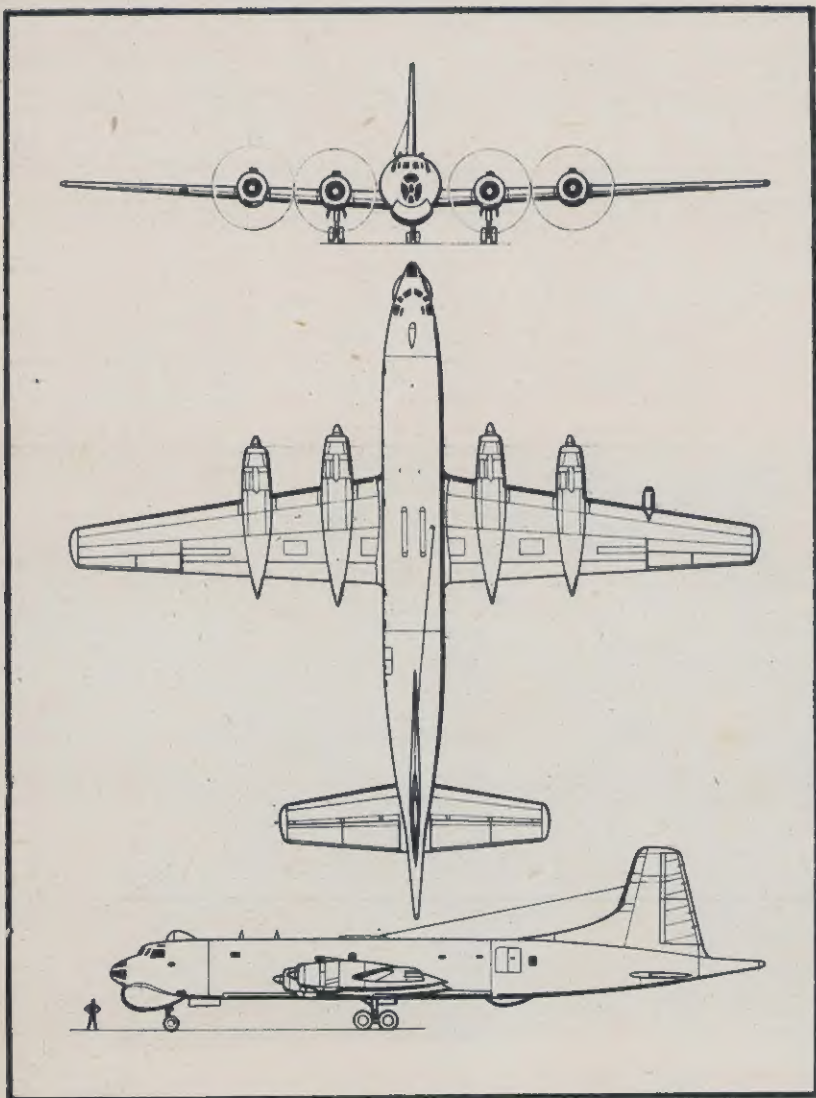
System wciągania podwozia głównego jest mniej skomplikowany niż w „Britanni”, gdyż brak dysz wylotowych silników pozwolił na wciąganie w gondole czterokołowych wózków podwozia, bez dodatkowego ich przekręcania.

Jako napęd służą cztery silniki tłokowe turbosprężone (z małymi turbinami wykorzystującymi energię spalin) typu Wright R-3350 TC 981 EA-1 o mocy 3 400 KM każdy (3 700 KM z wtryskiem wody). Śmigła przestawialne Curtis-Wright. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 43,3 m	Prędkość max. (długotrwała)	— 460 km/h
Długość	— 39,1 m	Prędkość przelotowa	— 370 km/h
Wysokość	— 11,2 m	Prędkość wznoszenia (3 silniki)	— 2,4 m/sek
Powierzchnia nośna	— 190 m ²	Zasięg (max.)	— 6 000 km
Wydużenie	— 9,76	Czas trwania lotu	— 11 h
		Start na przeszkodę	— 1 350 m
Ciężary:		Lądowanie znad przeszkody 15 m	— 800 m
Ciężar własny	— 36 750 kG		
Ciężar w locie	— 67 000 kG		
Obciąż. powierzchni	— 350 kG/m ²		





MOSKIEWSKIE OBRADY

FAI

TADEUSZ REJNIAK

TEGOROCZNA 52-ga Konferencja Generalna FAI, która w dniach od 25 do 31 maja gościła w Moskwie Centralny Aeroklub ZSRR im. W.P. Czkałowa, cechował nastrój dużej pracowitości jej uczestników. Pomimo, że oficjalnych delegacji aeroklubów narodowych było w Moskwie w sumie o dwie mniej niż w ubiegłym roku w Los Angeles, to jednak posiedzenia tegorocznej konferencji były — jak odniosłem wrażenie — bardziej wypełnione dyskusjami i wymianą poglądów na poszczególne tematy, jej uczestnicy chyba liczniej jak w ubiegłym roku zabierali głos w obradach i właściwie treść obrad z pewnym trudem zmieściła się w przewidzianym dla nich programem konferencji czasie.

Główną tego przyczyną były na pewno same tematy porządku obrad, gdyż wiele z nich bardzo żywotnie obchodziło poszczególne aerokluby narodowe. Wydało się jednak, że niezależnie od tego wiele delegacji miało w tym roku w ogóle bardziej aktywny stosunek do obrad konferencji, aniżeli w roku ubiegłym. Jeśli moje spostrzeżenie w tym względzie jest słuszne, to świadczy ono niewątpliwie na korzyść ożywienia ogólnej działalności Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

W konferencji w Moskwie wzięły udział delegacje aeroklubów narodowych następujących krajów: Austria, Belgia, Bułgaria, Czechosłowacja, Ekwador, Finlandia, Francja, Holandia, Indie, Islandia, Izrael, Japonia, Jugosławia, Kanada, Kolumbia, Korea Północna, Meksyk, Niemcy, Niemiecka Republika Federalna, Nowa Zelandia, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy, USA i Związek Radziecki. Poza tym uczestniczyli w niej także prezes Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV, która jest członkiem FAI, a jako obserwatorzy uczestniczyli przedstawiciele Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO i Międzynarodowej Federacji Astronautycznej — IAF.

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej był reprezentowany w obradach konferencji generalnej przez delegację w osobach prezesa Aeroklubu PRL — wiceministra Stefana Antosiewicza, wiceprezesa Michała Goszczyńskiego, dyrektora Krzysztofa Donigiewicza i pisa-czka te słowa. Poza tym szef służby Aeroklubu PRL dr Jerzy Bibrich uczestniczył w posiedzeniach międzynarodowej komisji medyczno-fizjologicznej FAI, która równolegle z komisją sportową FAI obradowała w Moskwie przed konferencją generalną.



Prezydent FAI p. Jacqueline Cochran wręcza sławnemu konstruktorowi lotniczemu Andrzejowi Tupolewowi Złoty Medal FAI. Z prawej — marszałek lotnictwa Zaworonkow. Zdjęcia: G. DRAGUNOW (8)

OD SAMOLOTÓW TUPOLEWA DO BALETU CZAJKOWSKIEGO

Wszystkie posiedzenia konferencji generalnej i poprzedzających jej komisji gospodarze obrad ulokowali w okazałych salach Domu Związków ZSRR, stojącego w centrum Moskwy, niedaleko Kremla. W sali kolumnowej tego znaczu odbyło się oficjalne otwarcie obrad, któremu gospodarze nadali szczególnie uroczysty charakter. Poza delegatami i gośćmi konferencji salę wypełniło kilkadziesiąt przedstawicieli społeczeństwa Moskwy i różnych miejscowych organizacji, przy czym balkony tłumnie zajęła młodzież. W prezydium uroczystości, obok przedstawicieli władz FAI z jej prezydentem panią Jacqueline Cochran na czele, zasiadł marszałek Wzrostu Związku Radzieckiego Budionnyj, Wierszynin i Zaworonkow, przewodniczący DOSAAF — generał Bielow i sławny konstruktor lotniczy Tupolew.

W imieniu Centralnego Aeroklubu ZSRR powitał zebranych jego prezes Stiepanow, po czym przemówienia powitalne wygłosił marszałek lotnictwa Zaworonkow i prezydent FAI pani Cochran.

Po odczytaniu przygotowanego przez dyrektora generalnego FAI — Gullmana sprawozdania z działalności aeroklubów narodowych w minionym roku, nastąpiła uroczystość wręczenia medali i dyplomów. Wśród entuzjastycznych oklasków sali Złoty Medal FAI za rok 1958 odebrał z rąk pani Cochran zasłużony konstruktor samolotów radzieckich Andrzej Tupolew, który zrewanżował się, dekorując prezydenta FAI złotą miniaturą samolotu „Tu-104”.

W zastępstwie nieobecnych na konferencji Amerykanina Waltera Irwina, któremu przyznany został Medal de la Vaulx i Niemca Wolfa Hirtha, odznaczono Medalem Lilienthala za rok 1958, odebrali te odznaczenia przewodni-

W ciągu dwóch dni poprzedzających otwarcie 52 Konferencji Generalnej FAI odbywały się posiedzenia komisji sportowej FAI. W obradach tej komisji delegacja polska uczestniczyła w charakterze obserwatorów. Na zdjęciu — delegat polski siedzą z prawej strony.







Uroczyste otwarcie obrad 52 Konferencji Generalnej FAI w sali kolumnowej Domu Związków w Moskwie. W przydium obok przedstawicieli władz FAI, z jej przewodniczącym p. Jacqueline Cochran na czele, zasiadli marszałkowie Zaworonkow, przewodniczący DOSAAF — gen. Bielow i słynny konstruktor A. Tupolew.

gające również zmian statutowych, postanowiono nie rozpatrywać osobno propozycji amerykańskich, lecz powołać specjalną komisję, która przygotuje całokształt uzupełnień statutu FAI i przedstawi je do zatwierdzenia konferencji generalnej w przyszłym roku.

Do komisji tej, która zbierze się na posiedzeniu roboczym w Paryżu nie później jak za 3 miesiące, wybrane zostały aerokluby narodowe Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Polski, USA i ZSRR.

MIĘDZYNARODOWI SĘDZIOWIE

Aeroklub Jugosławii już od dawna, a ostatnio także Aeroklub ZSRR lansowały wniosek, aby wszystkie międzynarodowe imprezy sportowe FAI były sędziowane przez komisje sędziów różnych narodowości. Ta niewątpliwie piękna idea budziła jednak w dyskusji wiele obiekcji od strony trudności organizacyjnych i finansowych. Chcąc na przykład przeprowadzić w jakim kraju międzynarodowe zawody szybowcowe, trzeba byłoby w myśl tej idei zaangażować do komisji sportowej zawodów sztab specjalistów z różnych aeroklubów narodowych, pokryć koszty ich przejazdów i pobytu na miejscu zawodów, a potem borykać się trudnościami wielojęzyczności, na pewno nie ułatwiającej sprawnego funkcjonowania komisji.

W wyniku długich sporów i dyskusji na ten temat ustalono ostatecznie, że na podstawie zgłoszeń kandydatów z poszczególnych aeroklubów narodowych FAI opublikuje listę międzynarodowych sędziów lotniczych. Międzynarodowe komisje sędziowskie obowiązywać będą jednak tylko na zawodach o charakterze mistrzostw świata. Na wszystkie inne zawody międzynarodowe ich organizatorzy będą mogli zapraszać zagranicznych sędziów z listy FAI wg swoich chęci i możliwości.

WYBORY, CZYLI STARE WŁADZE — NOWYMI

Jak nie trudno było przewidzieć wybory władz FAI nie przyniosły żadnych rewelacji, nie było bowiem żadnych istotnych powodów po temu, żeby oczekiwać w składzie władz jakichś zasadniczych zmian. Prezydentem FAI wybrana została ponownie pani Jacqueline Cochran, I wiceprezydentem Francuz Jacques Allez, skarbnikiem Jean Blierot, a dyrektorem generalnym H. R. Gillman.

Również skład Biura FAI nie uległ zmianie i weszli w nie poza prezydentem i I wiceprezydentem FAI przedstawiciele aeroklubów narodowych: Anglii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Szwajcarii, USA i ZSRR.

Natomiast w wyborach Wiceprezydentów FAI, które odbywały się w głosowaniu tajnym, zaszły dwie istotne zmiany. Zgodnie ze statutem FAI wiceprezydentów wybiera się rokrocznie piętnastu spośród członków Rady Administracyjnej FAI, którą stanowią zgłoszeni przedstawiciele poszczególnych aeroklubów narodowych. Z zeszłorocznej listy wiceprezydentów wyeliminowane zostały w głosowaniu tegorocz-



W dniu zakończenia konferencji na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa w Tuszyńno odbyły się pokazy lotnicze. Na zdjęciu — trójka pilotów uczestniczących w pokazach: Wiktor Machow, Wasilij Ochońko i Władimir Ratow.

nej konferencji dwa nazwiska, mianowicie J. Foltman (Dania) i C. Robles Ochoa (Meksyk). W ich miejsce wybrani zostali wiceprezydentami FAI Stefan Antosiewicz (Polska) i Karel Grepl (Czechosłowacja).

Tak więc lista krajów, których przedstawiciele zostali wiceprezydentami FAI na rok 1959/60 przedstawia się w kolejności liczby uzyskanych głosów następująco: Francja, USA, Anglia, Belgia, ZSRR, Holandia, Polska, Szwecja, NRF, Włochy, Szwajcaria, Jugosławia, Austria i Hiszpania.

Wybór Prezesa Aeroklubu PRL w poczet wiceprezydentów FAI, a zwłaszcza jego wysoka lokata w wynikach głosowania, jest wyraźnym dowodem autorytetu i sympatii jakimi Aeroklub PRL cieszy się na forum FAI. Jest to efekt

Prezydent FAI p. Jacqueline Cochran przyleciała na obrady 52 Konferencji Generalnej własnym samolotem Lockheed „Star”, przebywając po drodze Atlantyk. Na zdjęciu — maszyna p. Cochran w porcie lotniczym Moskwy — Wnukowo.



aktywnego na przestrzeni ostatnich trzech lat udziału naszego aeroklubu w pracach FAI, a także efekt dobrej oceny, jaką na forum FAI zyskały przeprowadzone przez Aeroklub PRL VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie.

ZA ROK W BARCELONIE

O prawo zorganizowania w przyszłym roku kolejnej 53-ej Konferencji Generalnej FAI ubiegały się aerokluby narodowe Hiszpanii, Meksyku i Monako. Ponieważ Aeroklub Hiszpanii już w ubiegłym roku w Los Angeles deklarował swoje chęci w tym względzie i ustąpił pierwszeństwa Centralnemu Aeroklubowi ZSRR, więc po krótkiej dyskusji na ten temat również w tym roku w Moskwie obyło się bez głosowania. Aerokluby Meksyku i Monako wycofały swoje kandydatury i konferencja generalna jednogłośnie przyjęła zapowiadzenie Hiszpanii, że w 1960 r. konferencja generalna odbędzie się w Barcelonie.

OPRAWA

W moim sprawozdaniu z moskiewskich obrad FAI omawiam w tej chwili tylko najważniejsze tematy roboczych posiedzeń konferencji generalnej, pomijając na razie zarówno obrady komisji sportowej jak i sprostowania z kularowych rozmów naszej delegacji z przedstawicielami innych aeroklubów narodowych.

Nie mogę jednak skończyć sprawozdania bez wspomnienia raz jeszcze przynajmniej paroma zdaniem bardzo uroczystej i poważnej oprawy oficjalnej, jaką konferencji przydali jej gospodarze.

Bez mała nie było w Moskwie dnia, w którym uczestnicy konferencji nie byłoby podejmowani przez dostojników władz państwowych Związku Radzieckiego. Na specjalnych bankietach przyjmowali ich marszałkowie Związku Radzieckiego Zaworonkow, Wierszynin i Zigariow oraz przedstawiciele najwyższych władz ZSRR, wicepremierzy Kozłow i Mikojan. Atmosfera tych przyjęć była nadzwyczaj serdeczna i pełna życzliwości ze strony gospodarzy. Szczególną sympatię uczestników konferencji zjednał sobie przy tym wicepremier Mikojan. Ten poważny mąż stanu, a zarazem czarujący człowiek o niepospolitym poczuciu humoru, sprawił swoim przemówieniem w czasie jednego z przyjęć, że udekorowanie go honorową odznaką FAI nie było chyba zwykłą formalnością kurtuazyjną.

W sumie trzeba otwarcie powiedzieć, że organizatorom moskiewskiej konferencji FAI należą się gratulacje. Między innymi i za pokazy lotnicze przeprowadzone w dniu zakończenia obrad na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR w Tuszyńno.

TADEUSZ REJNIAK

KAMMHUBER

uśmiecha się

MARCIN ZATONSKI

WSPOMNIENIE hitlerowskich zbrodniarzy wojennych nie należy do przyjemności, wszakże często okazuje się bardzo pożyteczne. W konkretnym przypadku chodzi o Göringa.

Obóz kiedy zapytano Göringa po jego schwytaniu w r. 1945, dlaczego lotnictwo niemieckie bombardowało ośrodki kulturalne w Anglii, m. in. Canterbury, odpowiedział, że kazał uczynić to Hitler w odwet za nalot na pewne niemieckie miasto uniwersyteckie.

— Jakie to było miasto? — zapytano wówczas.

— Nie mogę sobie przypomnieć — odrzekł Göring.

Reichsmarschall wiedział aż za dobrze, o jakie miasto chodziło. Wiedział też dobrze, dlaczego nie chce nazwy tego miasta wspominać.

10 maja 1940 roku nad Fryburgiem, słynnym badenskim miastem z archikatedrą z roku 1350, uniwersytetem z r. 1450 i wieloma instytucjami kulturalnymi, pojawiły się niespodziewanie bombardujące zrzucając bezładnie swój niszczycielski ładunek. Następnego dnia prasa niemiecka, sprawnie dyrygowana z Berlina, zaniosła się spazmatycznym wrzaskiem: samoloty anglo-francuskie niszczą niemieckie ośrodki wiedzy i kultury!

W odpowiedzi na ów haniebny atak Luftwaffe rozpoczęła całą serię terrorystycznych ataków na miasta francuskie i angielskie. Oczywiście, według wskazówek Göringa jako szefa lotnictwa, wybierano przede wszystkim odpowiednik Fryburga.

Każda wojna kryje w sobie wiele zagadek. 2 wojna światowa kryła ich i kryje jeszcze szczególnie wiele. Jedną z nich pozostaje właśnie owo majowe bombardowanie Fryburga. Jak się bowiem okazuje naloty nie dokonali wtedy ani Francuzi, ani Anglicy, ale dzielni lotnicy... niemieccy z Luftwaffe; konkretnie biorąc z eskadry „Edelweiss”.

Według ostatnich informacji z NRD, zespołem tych odważnych bombardierów dowodził nie kto inny, a pułkownik Josef Kammlhuber; obecnie głównodowodzący zachodnio-niemieckich wojsk lotniczych.

Nalot na Fryburg był zwykłym pretekstem, mającym usprawiedliwić mające nastąpić bombardowania Luftwaffe. Prowokacja tego samego typu, co słynny napad na radiostację gliwicką w przeddzień napadu na Polskę. Jak wiadać spece Göringa nie wysłali się zbytnio nad znalezieniem jakiejś nowej metody

WZLOTY I UPADKI

Nie trzeba jednak sądzić, że obecny generał leutnant Kammlhuber rozpoczął tak właśnie swe wyczyny bojowe. Widział on front już w roku 1914, gdy jako osiemnastoletni młodzieniec wyruszył ochotniczo błę Francuzów i Rosjan. Z biciem poszło niegło, ale Kammlhuber wojnę przetrwał i w stopniu leutnanta pozostał w Reichswehrze jako narybek sztabowców przyszłego Wehrmachtu.

Z lotnictwem wojskowym leutnant Kammlhuber nie miał wiele do czynienia i chyba nie przypuszczał, że uniesie się kiedyś pod obłoki nie jako pasażer, lecz pilot samolotu. Lecz oto nadchodzi rok 1929 i widzimy go, jak zasiada w kabinie samolotu szkolnego. Cóż to za nagła przemiana? Cóż wzbudziło w tym przeszło trzydziestoletnim już człowieku tak nagle zainteresowanie lotnicze?

General Kammlhuber jest zawsze uśmiechnięty — takim znają go dziś wszyscy nie tylko ze sztabu odrodzonej Luftwaffe, ale z całego ministerstwa obrony w Bonn. Jest więc zawsze uśmiechnięty, ale niech tylko wspomni ktoś rok 1929, a generał Kammlhuber rozjaśnia się jeszcze bardziej.

Rok 1929, 1930... Piękne czasy. Nareszcie po jakże długich 10 latach marazmu poczęto wcielać w życie dawno uzgodnione plany szybkiej odbudowy niemieckich sił zbrojnych. Obowiązywały jeszcze wtedy co prawda przepisy traktatu wersalskiego, lecz skoro nie brali ich poważnie Francuzi i Anglicy, nie było wcale powodu, aby mieli się do nich stosować Niemcy. W planach stworzenia potężnego Wehrmachtu była jednak pewna luka: brak wyższych oficerów lotnictwa. Zdolnym Kammlhuberem zainteresowali się właściciele panowie i oto właśnie od roku 1929 oficer ten wsiada do kabiny.

Pomyłka: nie oficer. Gdy bowiem Kammlhuber idzie się uczyć latać, musi się przebrać w ubranie cywilne, a również w spisach uczniów wymieniony jest tylko skromny Josef Kammlhuber, brzo Boże bez żadnego stopnia wojskowego. Traktat wersalski zabrania kategorię armii niemieckiej posiadania samolotów, a jej oficerom nauki pilotażu. W rezultacie tych ciężkich niesłychanych obstrzeń Niemcy w roku 1933 mają już silne lotnictwo z samolotami, pilotami, sztabem, szkołami, fabrykami i w ogóle ze wszystkim, co lotnictwo współczesne jest potrzebne. Jest jeszcze tylko zamaskowane.

A cóż porabia wówczas major pilot Josef Kammlhuber?

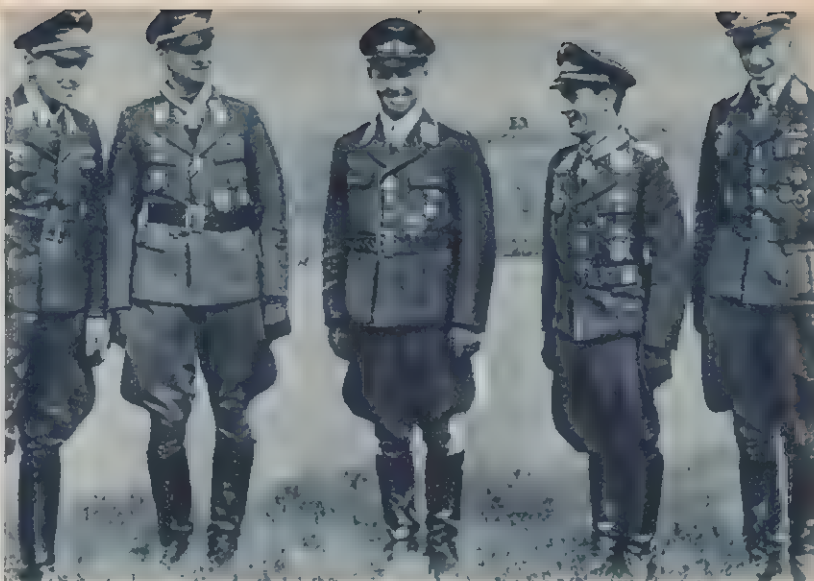
Jest kierownikiem oddziału w wydziale organizacyjnym ministerstwa lotnictwa, na którego czele stoi Göring. Zna się na swej pracy, zna już lotnictwo, organizuje Luftwaffe bardzo dobrze, bo przecież wtedy ministerstwo lotnictwa „Reichsluftfahrtministerium” jest niczym innym, jak sztabem Luftwaffe, o czym informuje nas uprzejmie niemiecki historyk lotniczy Georg W. Feuchter, w wydanej niedawno w Bonn książce pt.: „Geschichte des Luftkrieges”.

Już po wyjściu Luftwaffe „na światło dzienne” Kammlhuber przejmując na pewien czas dowództwo pułku myśliwskiego (Jagdgruppe). W roku 1937 zostaje szefem wydziału Ia, tzn. wydziału organizacyjnego dowództwa okręgu lotniczego Berlin. Zbliża się wojna, Luftwaffe przygotowuje się do niej rażno wraz z Kammlhuberem. Gdy Niemcy napadają na Polskę, jest on szefem sztabu organizacyjnego Luftwaffe.

Jak dotąd wszystko idzie pomyślnie. Na nieszczęście dla siebie, pułkownik Kammlhuber tak się upoił sukcesami niemieckimi, że sam zapragnął powojować w powietrzu. Efekt jest dla niego niespodzianką: zostaje zestrzelony podczas kampanii francuskiej i uduje się do niewoli. Powraca z niej po zwycięstwie, a Göring ma już dla niego nowe zajęcie: organizowanie nocnego lotnictwa myśliwskiego.

Reichsmarszałek woła, że będzie nazywał się Meler, jeśli choć jeden samolot nieprzyjacielski pojawi się nad Niemcami. Przed zmianą nazwiska ma go właśnie chronić w nocy Kammlhuber, jako dowódcę i nocnej dywizji lotniczej, w dzień zaś świeżo upieczony generał Mölders, szef myśliwców dziennych.

Kammlhuber spłisuje się dobrze i rychło zostaje też generałem i dowódcą XII korpusu lotniczego. Jego zadaniem jest



Kammlhuber jako „General der Nachtjagd” w służbie Hitlera. Na zdjęciu — w otoczeniu nowych ritterkreuzträgerów w roku 1943.

zbudowanie „dachu” nad Niemcami i zagarniętymi przez nie krajami. Rok 1941 przebiega pomyślnie — nalotów rzeczywiście jest mało. Rok 1942 jest już znacznie gorzej. Göringa nazywają wszyscy nie inaczej jak Meier. Kammlhuber ma coraz większe kłopoty nie tylko na Zachodzie ale i na wschodzie, gdyż radzieckie nocne lotnictwo daje się mu coraz bardziej we znaki.

1943 — jest jeszcze gorzej. „Dach” Kammlhubera okazuje się fikcją mimo dużej ilości zestrzeleń angielskich i amerykańskich maszyn. Przerazoni Kammlhuber raz po raz śle memorialy do Göringa, a gdy to nie skutkuje, udaje się bezpośrednio do Hitlera, prosząc o wzmocnienie lotnictwa nocnego ludźmi i maszynami.

— Mein Führer — mówił Kammlhuber, wezwany do Wolfshanz — mymi obecnymi siłami nie zdaję w żadnym razie uchronić Niemcy przed nalotami.

— Muszę panu odmówić na razie, choć czynię to z ciężkim sercem — odparł Hitler, który bardzo cenil Kammlhubera i za jego zdolności i za jego zapal. — Póki nie padnie rozstrzygnięcie na Wschodzie, nie ściągnę stamtąd dla pana ani jednego samolotu. Niech się pan nie martwi. Przygotowuję ostateczny cios, który zdruzocę bolszewików. Potem otrzyma pan wszystko.

„Drużogocym ciosem” miało być uderzenie Niemców na tzw. łuku kurskim latem 1943 roku. Hitler przeliczył się ze swymi możliwościami. Wehrmacht doznał ciężkiej klęski, a w wyniku zwycięskich walk powietrznych straty Luftwaffe w tym tylko rejonie doszły prawie do 3 tysięcy maszyn. Kammlhuber przestał już marzyć o posiłkach, a jego „dach” über Festung Europa zawalił się kompletnie. Jeszcze w roku 1942 „twardzie Europa” otaczał pas ochrony powietrznej, rzekomo nie do przebycia, nazywany „linią Kammlhubera”. W grudniu 1943 z linii tej pozostało tylko wspomnienie.

— Mamu coraz cięższe straty — powiedział do generała Göringa. — Czy pan to nie boli?

— Boli mi bardzo, lecz nie poradzę tu nic — odpowiedział Kammlhuber.

— Widzę, że pan stracił wiarę w siebie... To źle. General der Nachtjagd nie może być panienką. Pojeździe pan do Norwegii, Kammlhuber. Górskie powietrze dobrze panu zrobi.

Objęcie dowództwa 5 floty powietrznej w Norwegii nie można było nazwać w żadnym wypadku represją w karierze Kammlhubera. Zadanie było trudne: walka w trudnych warunkach, głównie poza kołem podbiegunowym, przeciwko lotnictwu radzieckiemu i angielskiemu. General ulepszył metody atakowania konwojów morskich, lecz nie mógł pochwalić się dużymi sukcesami, gdy wrócił w lutym 1945 roku do Niemiec.

Göring mianował go teraz swym nadzwyczajnym pełnomocnikiem do zwalczania czteromotorowych bombardowców, lecz na tym stanowisku Kammlhuber przesiedział zaledwie miesiąc, potem został generałem pełnomocnikiem dla spraw myśliwców odrzutowych, które miały być jednym ze środków ratunku hitlerowskiej Rzeszy. Stanowisko to było tylko nominalne, bo myśliwcami odrzutowymi rządził wszechwładnie generał SS Kemmler, pełnomocnik Hitlera. Kammlhuber nie wytrzymywał tej konkurencji i jego praca polegała jedynie na poradach, udzielanych Kemmlerowi.

W tej roli zastał Kammlhubera koniec wojny. Jak wszyscy hitlerowscy generałowie, przeżył go ciężko. Wydawało się, że oto rozwijają się wszystkie już nadzieje.

WOJSKOWI KOMIWOJAZEROWIE

4 czerwca 1958 roku w uzdrowiskowej zachodnio-niemieckiej miejscowości Bad Godesberg odbyło się zebranie członków związku przemysłowców lotniczych, na którym dłuższy odczyt wygłosił sam minister Bundeswehry, Franz Strauss. „Do roku 1945 — lotnictwo niemieckie było najlepsze w świecie pod względem technicznym — oświadczył Strauss bez zęzady, a potem dodał, że odrodzenie lotniczego przemysłu zachodnio-niemieckiego wlezie poprzez rozwój nowej Luftwaffe.

Strauss przyniósł, że obecnie posiadał park samolotowy Luftwaffe starsze się szybko. Dysponowała ona w tym czasie ponad 400 maszynami F-84 otrzymanymi bezpłatnie od USA i 460 maszynami F-86, z których 75 otrzymano także bezpłatnie. Były to główne siły. W sumie zachodnio-niemiecka Luftwaffe liczyła w połowie ubiegłego roku ponad 1000 samolotów bojowych.

Przemysłowcy lotniczy, o doskonale nam znanych nazwiskach, wzięli się już do pracy. Messerschmitt złożył spokę z Heinkiem o niewinnej nazwie „Flugzeugbau Süd”, która produkuje z licencji 210 maszyn typu Fouga „Magister”. Heinkel buduje w Speyer skrzydła i usterzenie, Messerschmitt robi resztę w Augsburgu, a wszystko razem montuje się w Riem pod Monachium. Zasiłkowany dla hitlerowców twórca bombardowców Dornier otrzymał już swe zakłady w Immenstadt nad jeziorem Bodeńskim i przystępuje do budowy dwusilnikowego Do-29 oraz wielkiego odrzutowca, Focke Wulff, który usadowił się w Hamburgu, otrzymał także zamówienie z Bundeswehry na budowę samolotów szkolnych. Na razie produkuje z licencji włoski Piaggio P-149. Niebawem ma produkować własne odrzutowce.

Prócz tego pracują zakłady Klemm, Weserflugzeugbau (największe), Zuerli, Rheinflugzeugbau, Siebel itd. Wszystkie idzie jak po maśle w 14 lat po zakończeniu wojny i rzekomo ostatecznym zniszczeniu hitlerowskiego przemysłu lotniczego, które ma na sumieniu co najmniej dziesięć milionów zabitych.

Przemysł zachodnio-niemiecki nie potrafi jednak dać Luftwaffe tego wszystkiego, co ona pilnie potrzebuje. W gabinetach ministerstwa Bundeswehry trwają więc ożywione narady, w których ref wlezie niski, uśmiechnięty mężczyzna w stalowym mundurze generała lotnictwa, i Strauss, i generał inspektor general Heusinger słuchają go uważnie, bowiem człowiek ten dobrze zna się na rzeczy. To fachowiec z wieloletnią praktyką, dziś dowódca zachodnio-niemieckiej Luftwaffe.

Kim on jest?

To dobry nasz znajomy, nie kto inny jak generał Josef Kammlhuber, ongiś zaufany Göringa, dziś prawa ręka Straussa i Heusingera w dziele odbudowy Wehrmachtu.

Jego siedziba, a zarazem siedziba sztabu Luftwaffe, mieści się w Bonn, na wzgórzu Hardt, w rozległych pomieszczeniach. Stamtąd płyną zlecenia do przemysłu i rozkazy do jednostek, które przejmują jedno po drugim lotniska na terenie Niemiec.

Ze wzgórza Hardt nie jest zbyt daleko na Koblenzstrasse, gdzie niemal nad brzegiem Renu wznosi się budynek odbudowanego hotelu „Königshof”. Począwszy od stycznia 1958 roku hotel ten przeżył formalny najazd gości ze wszystkich większych krajów. „Königshof” stał się bowiem bazą międzynarodowych handlarzy broni, którzy zjawili się w Bonn natychmiast po decyzji ministerstwa Bundeswehry w sprawie zakupu dla Luftwaffe naddźwiękowego myśliwca wielozadaniowego i lekkiego myśliwca rakietowego. Głównym obiektem ich zainteresowania stał się oczywiście ten człowiek, który miał wydać ostateczną opinię i wybrać odpowiedni typ maszyny: Kammlhuber. W jego rękach leżały zamówienia na setki milionów dolarów.

Agenci rozpoczęli zaciętą walkę o pozyskanie Kammlhubera dla reprezentowanych przez siebie przedsiębiorstw. Lockheed, Grumman, Saunders/Roe, Northrop, SAAB, Dassault, Republic, Fiat, English „Electric” — Amerykanie, Anglicy, Włosi, Szwedzi i Francuzi rzucili się do wyścigu. Zwycięzca miał zapewnione zamówienia na przynajmniej 300 samolotów. Mieszkańcy hotelu „Königshof” szturmowali wzgórze Hardt bez przerwy. Kammlhuber przyjmował ich z uśmiechem, lecz nie bez wyższości. Wczorajsi przeciwnicy, ci którzy uważali go kiedyś za pokonanego, piaszczyli się przed generałem jeden więcej od drugiego.

DOKONCZENIE NASTĄPI

Uśmiechnięty Kammlhuber w r. 1958 w kabinie amerykańskiego „Starfightera”. Dowódca zachodnio-niemieckiej Luftwaffe wybrał ostatecznie ten samolot.





Skrzydła MŁODYCH

ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH



WAKACJE — PRZED NAMI

WYDAJE się, że tak niedawno rozpoczęliśmy nowy rok szkolny 1958/59, a już mamy jego koniec. Jak ten czas szybko przemija. I znowu przed nami — perspektywa dwumiesięcznego odpoczynku. Wielu spośród Was wakacyjny poświetać nie tylko na wędrowni po kraju czy pławienie się w słońcu i wodzie, ale także na naukę latania. Możliwości są po temu niemałe, bowiem Aeroklub PRL, poprzez podlegające mu aerokluby regionalne, organizuje specjalne wakacyjne obozy szkolenia szybowcowego, przeznaczone wyłącznie dla młodzieży szkół średnich.

W roku bieżącym obozy te przeprowadzają wszystkie aerokluby (z wyjątkiem Aeroklubu Szczecińskiego) regionalne na swoim terenie. Jest to korzystne z dwóch względów. Po pierwsze — pobyt na obozie nie jest związany z długim, męczącym przejazdem do miejsca przeznaczenia, ponieważ będzie na nim zgrupowana młodzież tylko z danego województwa. Po drugie — uczestnicy obozu po ukończeniu szkolenia będą kontynuowali później w tym samym aeroklubie, a to nie jest bez wpływu tak na samopoczucie młodego pilota jak i jego postępy w nauce latania.

Tak więc około tysiąca entuzjastów sportu szybowcowego (bo tyle miejsc przewidzianych jest na obozach wakacyjnych), spędzi sześć wakacyjnych tygodni na lotniskach swoich aeroklubów.

Poza tym zorganizowany będzie jeden centralny obóz, również szybowcowy, w miejscowości Lubień koło Włocławka, który zgrupuje młodzież z Płocka, Inowrocławia i Włocławka oraz harcerzy z różnych okolic kraju. Obóz ten będzie pewnego rodzaju eksperymentem pod względem programu. Organizatorzy bowiem przewidują, że po ukończeniu szkolenia podstawowego i uzyskania III klasy pilota szybowcowego, uczestnicy przejdą także kurs holu, i to wszystko w ciągu sześciu tygodni.

Również w Lubieniu będzie prawdopodobnie zorganizowany dla harcerzy obóz spadochronowy. Uczestnikami jego będą tylko drużynowi, którzy po przejściu szkolenia uzyskają stopień przodowników instruktorów spadochronowych.

Amatorzy modelarstwa lotniczego spędzą po dwa tygodnie w Gdańsku lub Opolu, gdzie poza nauką budowy modeli zapoznają się także z metodami pracy harcerskiej.

Ale nie tylko młodzież będzie miała możliwość spędzenia lotniczych wakacji. Aeroklub PRL pomyślał także o nauczycielach. Dla nich to będzie zorganizowany w CWL w Krośnie kurs instruktorów modelarstwa II klasy. Poza tym w 12 aeroklubach będą przeprowadzane kursy instruktorów modelarstwa III klasy, również tylko dla nauczycieli. Można więc mieć nadzieję, że w przyszłym roku szkolnym nie będzie powodów do narzekania na brak instruktorów w szkołach.

Tyle o lotniczych wakacjach. Wszystkim uczestnikom wakacyjnych obozów życzymy dużo przyjemności, słońca i radości!

JAK ZOSTALIŚMY DRUŻYNĄ LOTNICZĄ

20 Sosnowiecka Drużyna Harcerzy do kwietnia 1958 r. nie była drużyną lotniczą. Będąc na wylocie w Katowicach wstąpił na lotnisko Aeroklubu Śląskiego. Odbywały się tam akurat zawody modeli latających. Wszyscy bawili się bardzo i zainteresowali. Kilku harcerzy z naszej drużyny robiło facho-we uwagi, okazało się, że zna-ją się na lotnictwie. Drużyna postanowiła przekształcić się w drużynę lotniczą i tak też się stało.

Kierownik szkoły oddał nam do użytku warsztat, który dotychczas stał nieużyteczny. Zaczęliśmy od kantonówek. Na 1 Maja wystąpiliśmy już z balonami, które puściliśmy na Stadionie Lotowym. W

koncu czerwca odbyły się ob-łoty modeli „Zak”.

Od września natrafił na trudności. Warsztat nam odebrano gdyż był potrzebny szkole. Nasza harcówka jest za mała na budowanie mode-łi. Mimo trudności w tym ro-ku na 1 Maja wystąpiliśmy z 7-ma modelami szybowców i 5-ma latawcami, w których umieściliśmy kartonówki; wy-puściliśmy je za pomocą wj-zwalacza podczas uroczysto-ści 1-majowej. Wcześniej puszczaliśmy balony. Tego-roczne pokazy naszej druż-y wyzbudziły duże zaintereso-wanie wśród harcerzy So-snowca. Po pokazach 7-miu harcerzy z naszej drużyny składało Przyrzeczenie Har-cerskie na wieży spadochro-nowej.

Stefan Braksator,
drużynowy 20 LDII
w Sosnowcu

CO CZYTAĆ

ZAGŁADA LUFTWAFFE. B. Kassner. Okładkę projektował M. Wiśniewski. Wydawnictwo MON, Warszawa 1959 r. Wy-danie 1. Str. 105. Cena zł 5.

Przed wydaniem książko-wym „Zagłada Luftwaffe” by-ła w odcinkach drukowana w „Skrzydlatym Polcu”. Dla tych czytelników naszego pi-sma, którzy jej wówczas nie czytali, podam, że jest to bar-dzo ciekawie zbeletryzowana historia lotnictwa bojowego Niemiec w okresie 1939—45. Młodsze pokolenie nie pamię-ta faktu, że Luftwaffe była w ubiegłej wojnie bronią, która w początkowym okresie ode-grała decydującą i częstokroć samodzielną rolę w podbo-jach Hitlera. Dochodziło do tego, że np. w decydującej bi-twie pod Kutnem we wrześniu 1939 r. był dzień, kiedy to hitlerowskie wojska lądowe w ogóle nie nacierały, a działa-ły tylko zmasowane eskadry niemieckie. Uniemożliwiły one jakikolwiek zorganizowany ruch dywizji polskich od brzusku aż do zmroku. Powoli karta zwycięstw przechyliła się jednak na stronę aliantów i pod koniec wojny Luftwaffe była już bardzo słaba. Jak do tego doszło — mówi właśnie „Zagłada Luftwaffe”.

Książeczka, pomimo ogrom-nego nakładu 155 000 egz., jest już prawie wyczerpana. W Warszawie można ją jesz-cze nabyć na ul. Grzybowskiej 77 w księgarni MON-u.
J. KOWNACKI

ZBIERAMY NALEPKI LOTNICZE



GIBALTAR

Czy potrafisz?

KURS BUDOWY RAKIET

4

Poprzednio podaliśmy spo-sób zbudowania i wystrzele-nia rakiety. Czy pierwsza pró-ba powiodła się wam — nie wiemy. Dlatego dla pewności podzielimy się z wami do-swiadczeniem na temat kło-potów z raketami.

Najbardziej typowe kłopo-ty — to:

2. Po podpaleniu lontu poja-wił się lekki dymek — po-tem nic. Przyczyna: zgasił lont. Był za krótki i nie do-tykał ładunku lub w dyszy został tak zaciśnięty, że przestał się palić. Przy za-palaniu elektrycznym też na-cisnięcie guzika nie zawa-sze wywoła start rakiety. Czasami gdzieś po drodze przewody nie są dobrze po-łączone i prąd nie popłynie.

2. Częstym zjawiskiem jest za-kleszczenie się rakiety w wyrzutni. W przypadku ra-kiety z listewką: albo brzeg rurki wyrzutni wejdzie mie-dzy listewką a raketą, albo krzywo umocowana listew-ka zbyt mocno trze o wne-trze rurki gdy zacznie dzia-łać nań ciąg rakiety. Raki-ety ze statecznikami też łatwo zacinają się w wyrzut-ni.

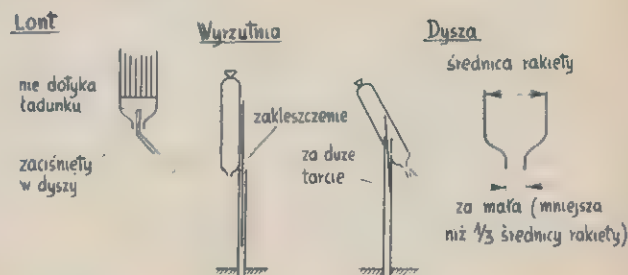
3. Inną przyczyną nie wystar-towania rakiety może być za słaby ciąg silnika. Wte-dy albo raketa jest za cięż-ka, albo paliwa za mało lub źle się paliące (np. zbyt wil-gotne lub nieodpowiednie), albo otwór dyszy za duży.

4. Raketa wystartowała i w powietrzu dostała „pomie-szania zmysłów”. Zaczęła się młotać we wszystkie strony. Przyczyna: za małe stateczniki lub stateczniki pokrzywione.

5. Raketę rozerwało. Przy-czyną może być kilka: nie-właściwe wybuchowe pali-wo, za mała dysza wyloto-wa, dysza zatkała się popio-łem z paliwa.

Dziś już kończymy nasz Kurs Budowy Rakiet. Życzy-my wam, by każda wasza ra-keta „wchodziła na orbitę”. Nie zapominajcie o przepi-sach bezpieczeństwa. Jeśli spowodujecie przez swą nie-ostrożność wypadek — utrud-nicie pracę wszystkim ama-torom budowy rakiet. W ra-zie kłopotów i problemów piszcie na adres: Klub Raki-etowy przy Harcerskim Ośro-dku Lotniczym, Warszawa-Sejm, ul. Konopnickiej 6.

VADY RAKIET



ETO WYGRAŁ KSIĄŻKI

Rozwiązanie krzyżówki z nr 18: poziomo: WK. Szpak, Bicz, Łoś, koło, ze-ro, luki, SAS, PKO. Pionowo: Kaczka, SABENA, beczka, Piper, kadłub, ka-bina, złoty, śmigło, or-bita.

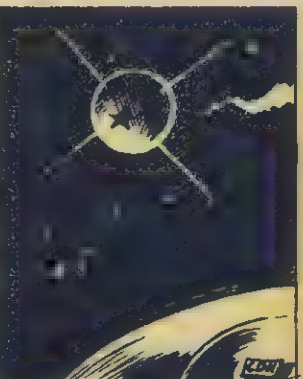
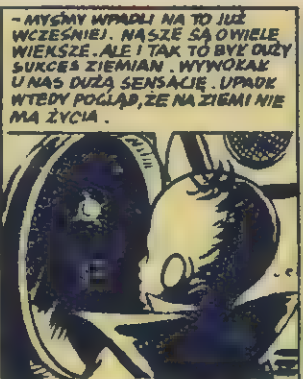
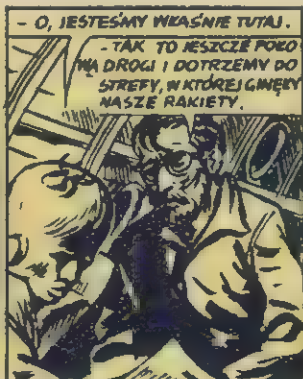
Książki wylosowali: Symforian Szatana z Prza-snyża, Krzysztof Gębicki z Krakowa, Bogumiła Bo-gus z Krakowa, Ewaryst Kowalczyk z Cieplie Ślas-kich, Józef Nikodemski z Kuźnicy Grabowskiej.

Rozwiązanie zagadki z nr 19: „Czytały książki Lotni-cze”.

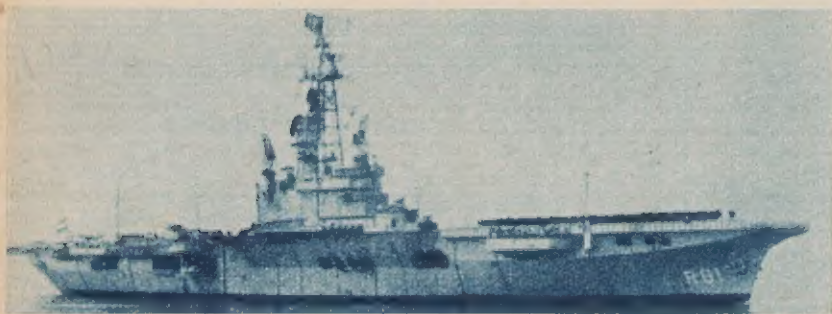
Książki wylosowali: Ta-deusz Gancarz z Rzeszowa, Marek Chmielewski z Ło-dzi, Czesław Kulesza z Po-miechówka, Janusz Brożek ze Świdnika, Sabina Zak z Lublina.

Kos-mi-czny
po-jedy-nek

ODCINEK 14



CZYM BRONIA SIĘ PRZED LOTNICTWEM OKRĘTY WOJENNE



Na nadbudówkach lotniskowca „Karel Doorman” dostrzec możemy przynajmniej 5 anten radarowych — do wykrywania celów nawodnych, celów powietrznych, do kierowania ogniem pokładowej artylerii przeciwlotniczej.



Oto typowe uzbrojenie poławiacza min. „Vega”, należąca do Royal Navy, ma jedno działko 40 mm Bofors i jedno — 20 mm Oerlikon.

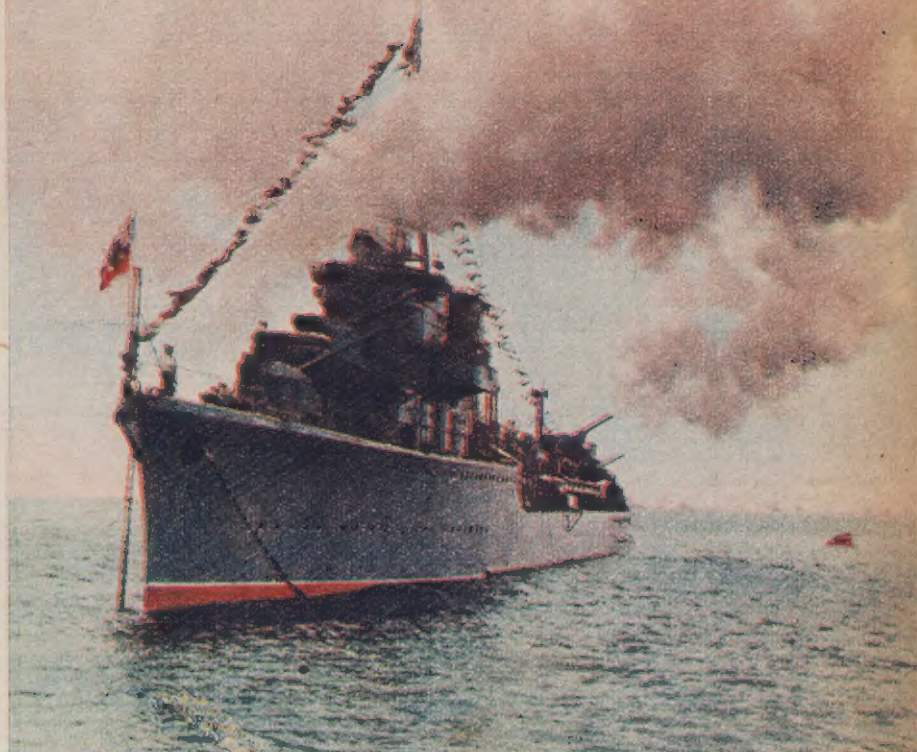
W ewolucji uzbrojenia przeciwlotniczego okrętów wojennych można wyodrębnić trzy zasadnicze okresy. Pierwszy z nich, który zakończył się w latach 30-tych, charakteryzował się bardzo słabym wyposażeniem jednostek w artylerię plot. Rolę lotnictwa w działaniach na morzu doceniano wprawdzie już wówczas, nie zdawano sobie jednak sprawy z rzeczywistych możliwości niszczycielskich samolotów. Stąd takie curloza jak to, że przeciwlotnicze uzbrojenie największego okrętu świata — „Hooda”, jeszcze w 1935 roku składało się z... 6 dział. Podobnie przedstawiało się uzbrojenie krążowników, zaś u niszczycieli było ono odpowiednio słabsze. Tak np. nasza „Burza” miała 2 działka 40 mm. Okręty podwodne i pomocnicze miały z reguły jedno działko mniejszego kalibru. Również i sprzęt artyleryjski był mało skuteczny dla zwalczania coraz szybszych i zwrotniejszych samolotów. W najpotężniejszej wówczas flocie — brytyjskiej, działa plot kalibru 102 mm pochodziły z 1916 r., kalibru 76 mm z 1914 r. a działa kalibru 40 mm — z 1917 r.

Sukcesy, jakie odniosło lotnictwo podczas kampanii w Chinach, Abisynii i Hiszpanii, wywarły wpływ również i na morską politykę zbrojeniową. Budowane po 1935 r. okręty mają już silną i liczną artylerię przeciwlotniczą, a zakres jej kalibrów zwiększa się od 20 mm do 130 mm. Są nawet próby przystosowania do strzelania przeciwlotniczego dział kalibru 150 mm. Późniejsze masowe zastosowanie lotnictwa bombowego i torpedowego w II Wojnie Światowej wywołuje dążenie do stworzenia „huraganu ognia” w każdym możliwym kierunku naloju.

Stąd naszpikowanie jednostek ogromną ilością lekkich, szybkostrzelnych dział, które dla zwiększenia siły ognia grupuje się w baterie dwu- i czterodziałowe. Ponieważ z tego okresu pochodzi ogromna większość używanych obecnie na świecie okrętów wojennych, zajmijmy się ich uzbrojeniem nieco szczegółowiej.

Weźmy dla przykładu amerykański **pancernik** „Indiana” z 1943 r. Poza artylerią główną ma on 20 dział kalibru 127 mm, mogących strzelać zarówno do celów nawodnych jak i powietrznych, 56 przeciwlotniczych dział 40 mm oraz 40 działek 20 mm. Inny kolos tej samej kategorii, „North Carolina” ma jeszcze więcej, bo łącznie 136 dział plot.

Silnie uzbrojone są również najwrażliwsze na napady z powietrza **lotniskowce**. Tak np. brytyjski „Ark Royal” ma 12 dział 112 mm i 34 — 40 mm, a francuski „La Fayette” — 26 dział 40 mm i 6 działek 20 mm.



Artyleria przeciwlotnicza ORP „Błyskawica” może wystrzelić setki pocisków w ciągu minuty.

A oto typowe przykłady uzbrojenia **krążowników**: „De Grasse” — 16 dział 127 mm i 20 działek 57 mm.

Dobrze przygotowanym na odparcie napadu z powietrza **niszczycielem** jest polski okręt flagowy „Błyskawica”.

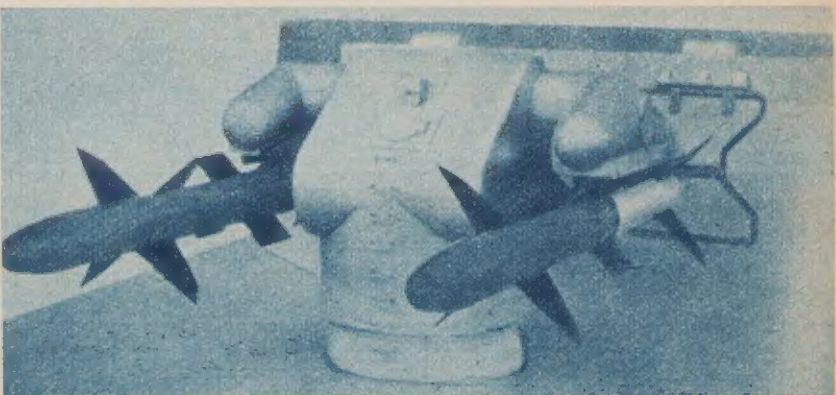
Uzbrojenie **fregat, korwet, stawiaczy min, patrolowców i kutrów torpedowych** składa się zwykle z 2—6 działek przeciwlotniczych lżejszych kalibrów. Sprawę uzbrojenia okrętów podwodnych omówimy na samym końcu.

Od kilku lat dają się zauważyć zasadnicze zmiany w systemie czynnej obrony przeciwlotniczej budo-

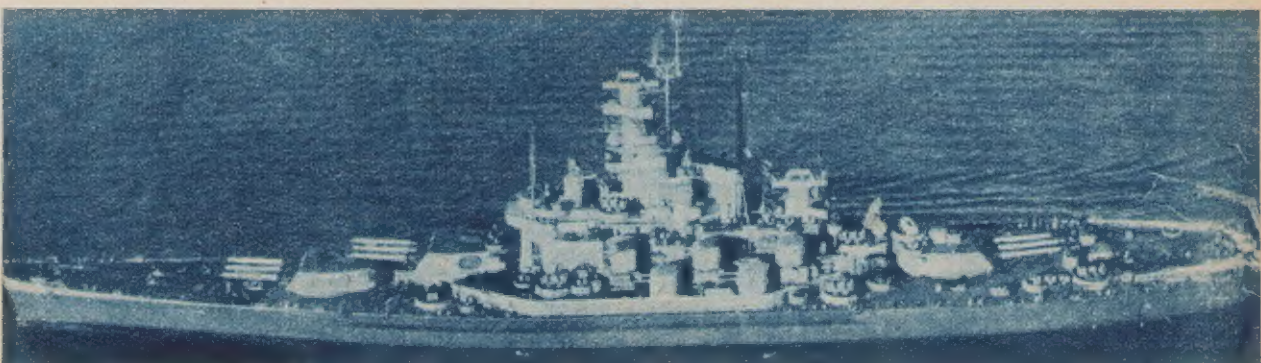
wanych współcześnie jednostek bojowych. Ogólną tendencję można by wyrazić słowami: mniej broni, ale skuteczniejsza. Tak więc na przykład we wszystkich czynnych jednostkach amerykańskiej floty poczwórne baterie 40 mm zastępuje się sprzężonymi podwójnie działami 75 mm, a usuwa się całkowicie działka 20 mm.

Postęp w zakresie sprzętu — to przede wszystkim pełne zautomatyzowanie ładowania dział, nawet najcięższych (tylko działa 152 mm są półautomatyczne), co daje znaczne zwiększenie szybkostrzelności — np. włoskich 75 mm dział „Pozzuoli” do 70 pocisków na minutę, a amerykańskich dział 127 mm do 55 po-

Pociski „Talos” na podwójnej wyrzutni.



Widok na burtę pancernika „Indiana” ukazuje wyraźnie stanowiska dziesiątków dział przeciwlotniczych różnego kalibru.



ŚLĄSCY MODELARZE W OSTRAWIE

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, śląscy modelarze przebywali w dniach od 15 do 18 maja 1959 roku u swych czeskich przy-

jaciół w Ostrawie na zawodach modeli latających Ostrawa — Katowice. Zawody zostały zorganizowane przez Zakłady Sprzętu Górniczego „Ostraj” w Opawie. Zawody Katowice — Ostrawa zostały przeprowadzone na łakach w Opawie w dniu 16 maja br.

WYNIKI INDYWIDUALNE ZAWODÓW

Kategoria A2 szybowce

I. St. Witosza	—	Katowice	—	642 pkt
II. J. Wawrzyniak	—	Katowice	—	632 pkt
III. T. Sikora	—	Katowice	—	630 pkt

Kategoria B gumówki

I. L. Mużny	—	Ostrawa	—	854 pkt
II. B. Sebesta	—	Ostrawa	—	807 pkt
III. F. Gluza	—	Katowice	—	786 pkt

Kategoria C silnikowe

I. R. Kudelko	—	Katowice	—	636 pkt
II. J. Vasek	—	Ostrawa	—	553 pkt
III. K. Kudela	—	Ostrawa	—	503 pkt

PUNKTACJA ZESPOŁOWA ZAWODÓW

I. Ostrawa	—	—	5 353 pkt
II. Katowice	—	—	5 344 pkt

W dniu 17 maja 1959 r. na lotnisku Aeroklubu w Ostrawie odbyły się tradycyjne Zawody Modeli Latających o Memoriał Jana Petnika w kategorii szybowców A2. W zawodach startowało 63 zawod-

ników z całej Czechosłowacji oraz drużyna polska. Zwycięzcą został Stanisław Skotniczy z Katowic uzyskując 790 pkt przed J. Hrubim z Brna 799 pkt i W. Bestą z Ostrawy — 674 pkt.

M. P.

GLIWICE — KATOWICE

W dniu 26 kwietnia br. na lotnisku w Katowicach przeprowadzono międzyklubowe zawody modeli latających Gliwice — Katowice. Zawody rozegrano przy niekompletnym składzie obu ekip. Warunki atmosferyczne były na ogół dość dobre, jedynie bardzo silny wiatr spowodował, iż modele w ciągu 3 minut oddaliły się tak daleko w kierunku miasta, że niejednokrotnie pogoń motocyklami okazała się bezskuteczna (nie odnaleziono 6 modeli).

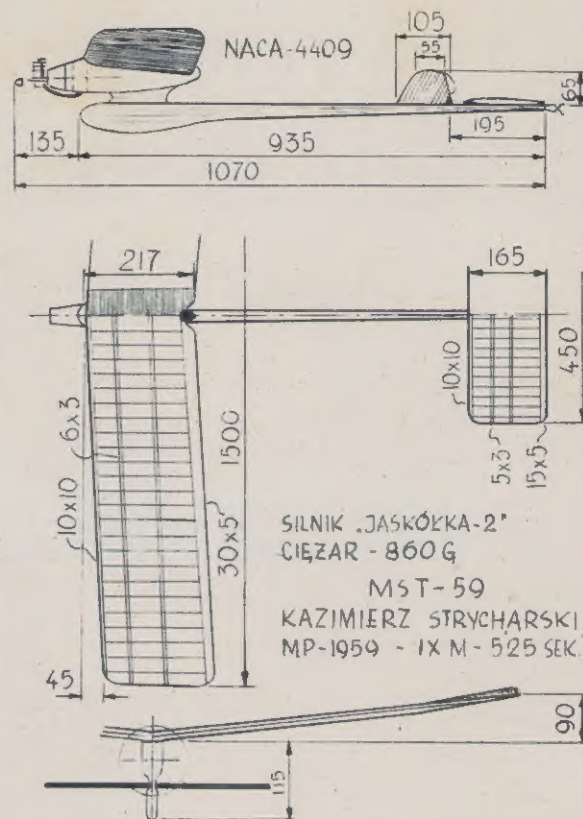
Zawody wygrali modelarze Katowic ilością punktów 2 682 przed Gliwicami 2 155 pkt. Zwycięzcami w poszczególnych kategoriach zostali:

1. Stanisław Grzywa — szybowce A2 (Gliwice) — 520 pkt
2. Franciszek Gluza — gumówki (Katowice) — 708 pkt
3. Edward Reck — silnikówki (Gliwice) — 335 pkt

Poza konkursem w kategorii szybowców A2 1 miejsce zajął T. Sikora ilością punktów 690, przed J. Osmanem 460 i St. Dragonem — 394 pkt. (S)



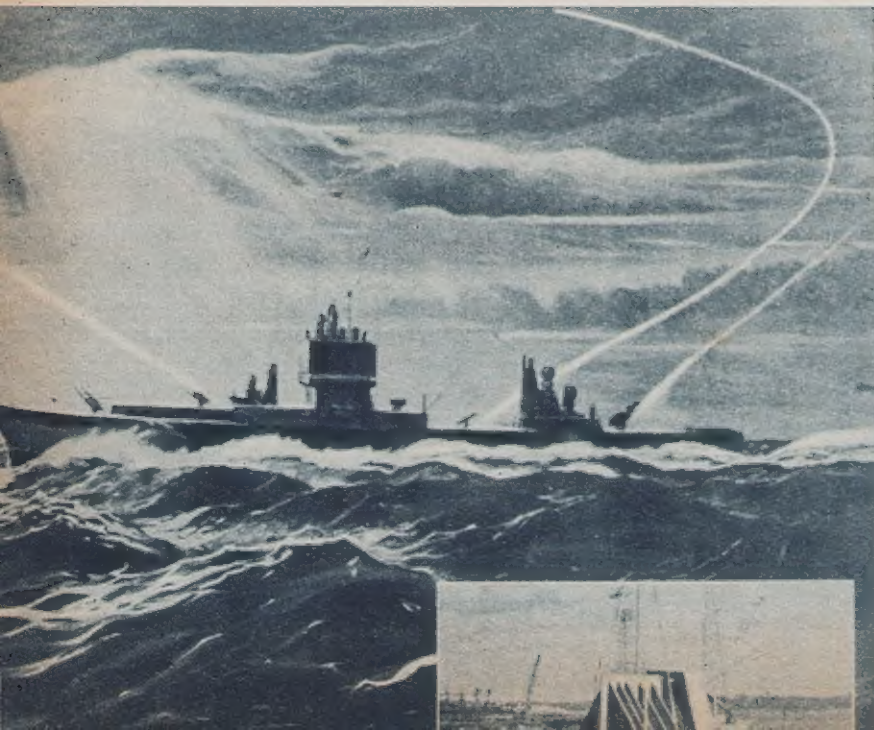
CIEKAWY MODEL TYGODNIA



NOWE STEROWANIE RADIOMODELI

Sterowanie tzw. lateronem, stosowane we francuskim samolocie ARL-II, wykorzystać można w radiomodelach. Schemat sterowania podano na rysunkach: 1. Klipy zamknięte — model zniżą się, 2 — klipy lekko rozchylone — lot

poziomy, 3 — klipy rozwar- te całkowicie — model wznosi się. Przypuszczać należy, iż ten sposób sterowania można wykorzystać z dużym powodzeniem w radiomodelach — chyba warto spróbować.



Wyżej: W rurowej części krążownika „Canberra” można dokładnie rozróżnić załadowane wyrzutnie kierowanych pocisków przeciwlotniczych.

Z lewej: Wizja artystyczna okrętu wojennego przyszłości, broniącego się przy pomocy pocisków kierowanych.

cisków na minutę; zwiększenie donośności, głównie przez wydłużenie lufy — w działach do 75 mm ma ona obecnie długość równą 70 kalibrom, w działach 127 mm — do 54 kalibrów, w działach 152 mm — do 47 kalibrów; zwiększenie celności — wszystkie nowoczesne baterie przeciwlotnicze na okrętach nakierowywane są na cel przy pomocy urządzeń radiolokacyjnych.

Innym aspektem „jakość przed ilością” jest instalowanie na wiel-

kich, a ostatnio i na średnich okrętach, wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Będący w budowie amerykański lotniskowiec „Enterprise” nie będzie miał już ani jednego działu przeciwlotniczego. Obronę przed napadem z powietrza mają mu zapewnić wyłącznie wyrzutnie pocisków „Terrier”, mających zasięg 35 km. Podobnie skonstruowany obecnie w USA atomowy krążownik ma być broniący wyłącznie przez pociski „Terrier” i „Talos”. Te ostatnie mogą być wyposażone w głowicę atomową.

Doświadczenia uzbrojono już w kierowane pociski przeciwlotnicze amerykańskie krążowniki „Boston” i „Canberra”. Każda z dwóch zmontowanych na tych jednostkach baterii „Terrierów” może wystrzelić 4 pociski w ciągu minuty. Okręt może zabrać na pokład 144 takie pociski. Na doświadczalny niszyciel „Gyatt”, który ma jedną podwójną wyrzutnię, można załadować około 40 pocisków.

Jeszcze jedną cechą charakterystyczną obecnego rozwoju flot wojennych jest zarysowujący się wyraźnie zmierzch lotniskowców. Rolę strategicznego czynnika zaczepnego przejmują wielkie okręty podwodne, wyposażone w wyrzutnie pocisków balistycznych dalekiego zasięgu. Ta kategoria jednostek, mogących przez całe tygodnie nie wynurzać się na powierzchnię, nie obawia się w zasadzie nalotów i dlatego też uzbrojenia przeciwlotniczego nie posiada zupełnie. (Szub.)



WIELKI DZIEŃ WOJSKOWEGO AEROKLUBU DĘBLIŃSKIEGO

Była sobota 9 maja 1959 r. O godz. 17.30 brzęczyk telefoniczny wyrwał z zadumy dyżurnego przelotów.

W słuchawce podniecony głos instruktora szybowcowego Jana Husakowskiego donosił, że przelot docelowy z Dębina do Fordonu udał się szczęśliwie i prosił o przystanie samolotu w celu ściągnięcia go do bazy.

W kilka minut po tej rozmowie do nieśli również o swym lądowaniu w Fordonie: por. Zdzisław Kowalski i oficer Adam Zemanek.

Początkowo nikt nie zwrócił na to szczególnej uwagi. Jednak rzut oka na mapę zawieszoną tuż obok telefonu spowodował natychmiastowe ożywienie obecnych. Dęblin — Fordon, Colif! Przecież to odległość 310 km, a ta odległość to trzy zaszczytne diamenty, które przypadły nie tylko wymienionym kolegom, lecz i całemu Wojskowemu Aeroklubowi Dęblńskiemu. Brawo Koledzy! Zapoczątkowaliście nową kartę w historii naszego aeroklubu.

Rozmawiam z jednym z szczęśliwców oficer, Adamem Zemanem. Mówi on, że planując przelot do Fordonu, długości 310 km, trochę się lękał czy podola tak trudnemu zadaniu.

Kolega Zemanek jest pilotem bardzo młodym. III klasę szybowcową uzyskał w lipcu 1958 r. W miesiąc później zdobył już Srebrną Odznakę Szybowcową. Z zawodu jest technikiem-meteorologiem. Startując do tego trudnego przelotu miał wylatane zaledwie 32 godz. Wielka ambicja, samozaparcie, zdecydowany charakter, inteligencja, silna wola i umiejętność wykorzystania warunków, które od Warszawy nie były za dobre, zadecydowały o tym wielkim dla niego osiągnięciu.

Podobne pochlebne zdania można by napisać i o pozostałych kolegach, którzy w tych samych warunkach, startując bardzo późno, bo o godz. 12.31, zdołali trasę Dęblin — Fordon przelecieć i zameldować się w punkcie docelowym o godz. 17.15. Czas przelotu wyniósł więc 4 h 44 min.

NIECO HISTORII

Dla tych wszystkich, którzy może nie w pełni podzielają nasz entuzjazm, pragnę dorzucić kilka wiadomości.

Wojskowy Aeroklub Dęblński jest aeroklubem młodym. Powstał on w październiku 1957 r. na prośbę oficerów, podoficerów i członków ich rodzin. Początki jak zwykle były bardzo trudne. Brak kadry instruktorskiej, brak sprzętu, trudności lokalowe itp. zdawały się zniechęcać wszystkich do pracy.

A jednak: Teoretyczny Kurs Szybowcowy został przeprowadzony przez wykładowców wojskowych, Komenda Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasińskiego sła i idzie nam jak najbardziej na rękę. Oprócz tego wielki entuzjazm wszystkich członków WAD do prowadził do tego, że w pierwszym sezonie, borykając się z wieloma jeszcze trudnościami wyszkolił 17 pilotów do klasy III. Srebrną Odznakę Szybowcową zdobył kol. Zemanek, a warunki do niej zdobyło 5 pilotów.

Ogólna ilość wylatanych godzin na szybowcach w 1958 r. (latano tylko w soboty po południu i w niedziele) wyniosła 362 godz. 15 min.

Sezon 1959 r. rozpoczęliśmy o wiele lepiej i sprawniej. Warto wspomnieć, że posiadaliśmy sprzęt: 5 „ABC”, 2 „Salamandry”, „Zuraw”, „Czapla”, „Bocian”, 2 „Muchy 100”, „Mucha-ter” i „Sroka”, od pierwszej chwili wykorzystane są w pełni (oprócz „ABC”, które w naszym aeroklubie zupełnie są niepotrzebne i jedynie zajmują miejsce). Wszyscy jednak wzdychamy do tego, by otrzymać dobrą ściągarkę, bo posiadana przez nas, prawie codziennie jest remontowana, uniemożliwiająca wyszkolenie podstawowe pilotów do III klasy. Podobnie przedstawia się sprawa z wyciągarką, która również dość często się psuje. Sądzę, że odpowiednio kompetentne czynniki wnikną w tę sytuację.

A czyż nie jest wielkim niedopatrzeniem „góry”, że kursy dla kierowników aeroklubów odbywają się w maju, właśnie wówczas, gdy sezon lotniczy rozpoczął się w pełni. Panowie z

„góry”, więcej rozsądku w planowaniu wszelkich kursów dla etatowych pracowników aeroklubów. Dajcie im możliwość rzetelnego zarobienia na swoje utrzymanie.

Mimo to jednak, zdołaliśmy wylatać na dzień 20 maja 1959 r. 140 godz 17 min, wykonać przelotów o łącznej długości 930 km, zdobyć w jednym dniu trzy diamenty.

Chciałbym również podzielić się z kolegami innych aeroklubów pewnymi przedsięwzięciami, które uczyniliśmy, a które naszym zdaniem dadzą dobre rezultaty. Do przedsięwzięć tych zaliczam powołanie po głębokim namyśle przez zarząd i wszystkich członków dwóch sekcji: sekcji propagandy i sekcji technicznej. Praca w sekcji jest pracą społeczną. Ma ona za zadanie (np. sekcja propagandy) organizować pogadanki i odczyty propagujące lotnictwo, utrzymywać kontakt z Wydziałem Oświaty, Związkami Zawodowymi, organizacjami młodzieżowymi w celu: zakładania kół lotniczych, modelarni, typowanie kandydatów na instruktorów modelarskich, organizowania zawodów modelarskich, imprez lotniczych, wystaw sprzętu itp. Przez te formy chcemy

SZCZECIN

Aeroklub Szczeciński długo nie czekał na efekty intensywnych przygotowań przedsezonowych. Już w marcu piloci, wyjeżdżający na do kształcące organizowane przez szkoły szybowcowe kursy, przeszli loty kontrolne techniki pilotażu. Kilka miejsc, które zostały przyznane aeroklubom, wykorzystano wysyłając pilotów pragnących zdobyć w obecnym sezonie srebrne odznaki. Piloci, którzy ukończyli w bieżącym sezonie kursu holu, uzyskali już szereg warunków do srebrnej odznaki. Na razie są to tylko przewyższenia i warunki długotrwałości lotu. Parę słów należy wspomnieć także o pilotach wyczynowych naszego aeroklubu. Należy do nich między innymi instr. pil. Helena Wróbel.

Wiele słów uznania należy się instr. pil. Antoniemu Wróbelowi, który stara się, aby każdy dzień lotny był wykorzystany do maksimum. Znany ze swego ponad 500 km przelotu otwartego Bronisław Bujwid skrupulatnie przygotowuje się do wykonania podobnego wyczynu w obecnym sezonie. Mimo pomyślniej realizacji zamierzeń w szkoleniu pilotażowym napotykaemy na pewne trudności, które powstają przez nie należyte wywiązywanie się ze swych obowiązków sekcji transportowej.

Wypożyczenie aeroklubu w tak ważny sprzęt jak samochody lub ciągniki pozostawia sobie wiele do życzenia. Jedyny znajdujący się na chodzie „staruszek” Star-20 nie nadaje się do użytku. Stara, wysłużona już sanitarka nie jest w stanie

my przygotować młodych adeptów lotnictwa, których część w przyszłości zasili kadry oficerów-pilotów Ludowego Lotnictwa Polskiego. Niektórym Czytelnikom może się to wydać dziwne. W grę wchodzi tu zapewne nazwa naszego aeroklubu. Słowo „wojskowy” absolutnie nie oznacza, że szkolimy wyłącznie wojskowych; choć oni mają pierwszeństwo.

Analizując skład procentowy wszystkich członków WAD stwierdził się, że ponad 30 procent, to ludzie spoza wojska a przede wszystkim młodzież Liceum Ogólnokształcącego w Dęblinie, którego dyrektor, Wanda Łomott bardzo młodzieży pomaga. Współpraca nasza ze szkołą nie jest więc rzeczą formalną. Obok nich również młodzież z Technikum Kolejowego jest częstym gościem na lotnisku.

Warto wspomnieć o metodzie jaką zastosowaliśmy wobec młodzieży. Po przejściu TKŚ-u, zdaniu egzaminów i badaniach lekarskich młodzież ma za zadanie ukończyć najpierw szkołę, a dopiero w okresie wakacyjnym przystąpić do naprawdę trudnej pracy w celu zdobywania umiejętności lotniczych.

Krótki okres istnienia aeroklubu nie stanowił więc przeszkody w uzyskaniu osiągnięć jakie już na swym koncie posiada WAD. Wspólnymi wysiłkami starać się będziemy, by stanowiły one tą minimalną część, jaką w przyszłości mamy zamiar wnieść w rozwój lotnictwa sportowego. Gwarancją realizacji tych zamierzeń jest pełna poświęcenia praca kierownika WAD oficera Janakowskiego, prezesa ob. Ryszarda Smyla i innych, którym w tym miejscu w imieniu wszystkich składam gorące podziękowanie.

BOGDAN BANKO

sprostać zadaniom jej stawianym. Z tego właśnie powodu przepadło już kilka dni lotnych. Sprawa samochodu jest palącą. Bez jego pomocy nie mogą się także obejść spadochroniarze, którym nie ma kto wywieźć sprzętu na lotnisko.

Dzięki usilnym staraniom kierownika aeroklubu instr. pil. Ebenrytera uzyskano fundusz zamykający się sumą kilkudziesięciu tysięcy złotych. Pieniądże te zostaną przeznaczone na wyremontowanie świetlicy i doprowadzenie do porządku pomieszczeń biurowych i warsztatu szybowcowego. Pomimo drobnych trudności na które napotykają na swej drodze, piloci aeroklubu są pełni optymizmu i mają nadzieję, że wszystko ulegnie poprawie.

Marek Noetzel

SLUPSK

Niezwykłego w dziejach Aeroklubu Słupskiego wyczynu dokonali trzej piloci szybowcowi: Konstanty Licewicz, Rene Kamosz oraz Borys Wilhelm. W dniu 27 maja wykonali oni przelot zespołowy ze Słupska do Lublina. Był to przelot docelowy o długości ponad 500 km, który przyniósł doskonałym pilotom w sumie aż sześć diamentów. Osiągnięcie to w dużym stopniu jest zasługą nowego instruktora szybowcowego Rene Kamosia. Dzięki jego ofiarności w pracy sekcja szybowcowa może się już poszczycić w tym roku poważnymi sukcesami. Dużą trudność w uzyskaniu jeszcze lepszych wyników jest brak sprzętu wyczynowego (jeden „Bocian” i dwie

„Muchy”), ale miejmy nadzieję, że w najbliższym czasie usłyszymy znów o nowych „diamentowych pilotach” z Aeroklubu Słupskiego.

M. Mokwa

ZIELONA GÓRA

W dniu 1 Maja Aeroklub Zielonogórski zorganizował wystawę sprzętu lotniczego. Na placu naprzeciw trybuny przed którą przeszedł pochód pierwszomajowy ustawiono: szybowce, wyciągarkę, ściągarkę oraz stół spadochronowy, na którym ustawiono poszczególne typy spadochronów oraz demonstrowano przekładanie spadochronu. Największe zainteresowanie wywoływały chyba manekiny skoczka i pilota w przepisowym ubiorze.

Należy żałować, że o sprawie propagandowej prawie nie pomyślano, a przecież wystarczyłoby rozmieścić kilka fotogazetek APRL lub plakatów zachęcających do szkolenia lotniczego. Sprawy te są o tyle ważne, że na terenie Zielonej Góry aeroklub nie zyskał sobie jeszcze zbyt wielkiej popularności. Stracono również dobrą okazję spopularyzowania wśród społeczeństwa książek lotniczych poprzez zorganizowanie stoiska lub kiermaszu książkowego.

T. Szymczak

ZAR

Plon wiosenny szybowników na Zarze jest tego roku wcale duży. Jest to wynikiem tego, że o ile tylko nadarzyły się sprzyjające warunki atmosferyczne — wszystkie szybowce były gotowe do lotów wyczynowych. Do największych sukcesów wyczynowych należy zaliczyć zdobycie dwóch diamentów przez instruktora Janusza Ruge oraz pilota Aeroklubu Warszawskiego Stawskiego za przelot docelowy Zar — Zamość (302 km). Zaś instr. St. Michałczuk spełnił warunki do złotej odznaki. Ponadto uzyskano 11 warunków czasowych, 16 przewyższeń i 10 przelotów do srebrnej odznaki. W rezultacie uzyskano 10 odznak srebrnych. Ogółem piloci szybowcowi wylatali 851 h, przelatując w sumie 5360 km, wykonując w tym kilka przelotów w granicach 180 — 260 km.

BIAŁYSTOK

12 maja br. osiągnięto w Aeroklubie Białostockim nowe bardzo dobre wyniki.

Na pierwsze miejsce wysuwa się wynik pilota tego aeroklubu Jerzego Kondraciuka, który na szybowcu „Jaskółka” dokonał 586-kilometrowego przelotu z Białegostoku aż nad granicę z NRD lądując w Słubicach. Przelotem tym uzupełnił on warunki do złotej odznaki z trzema diamentami.

Dobłą pasę pilotów Aeroklubu Białostockiego podtrzymał również Władysław Kurajew. Wykonał on mianowicie przelot docelowy Białystok — Łódź o długości 315 km zdobywając w ten sposób pierwszy diament i warunek do złotej odznaki.

Sądząc po dotychczasowych rezultatach należy się spodziewać, że nie będzie to ostatnie słowo pilotów z Białegostoku.

St. Leonard

„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następną. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rekopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmują Dział Zbytu PP Wydz. Kom. — Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 18 CZERWCA 1959 R. Zam. 3352/C W-46



RAKIETA PO ŚWIECIE

PO TAJEMNICE WENUS

Francuz Audoin Dollfuss osiągnął niedawno wysokość 13 000 m w gondoli balonu stratosferycznego. Osobliwością tego aerostatu było użycie 98 balonów meteorologicznych. Ciężar gondoli aluminiowej 600 kg. Celem lotu były obserwacje i zdjęcia planety Wenus. Na zdjęciu: A. Dollfuss w gondoli.



REKORDZIŚCI

Oto załoga radzieckiego śmigłowca Mi-6, która niedawno ustanowiła nowy rekord międzynarodowy (10 ton na wysokość 4 600 m). Od lewej: Nowikow, Kaprelian i Leszin.

PIERWSZE ZDJĘCIE SE-3200



Wyżej reprodukowujemy pierwsze oficjalne zdjęcie nowego turbinow „śmigłowca francuskiego SE-3200 Alouette-III. Śmigłowiec ten zaopatrzone jest w trzy turbiny napędzające jeden czterołopatowy wirnik o średnicy 15 m. Przeznaczenie śmigłowca — przewóz międzymiastowy 30 pasażerów. Warto zwrócić uwagę na dwa odrzucane zbiorniki paliwa umieszczone po bokach kadłuba.

„SOHAJ” W BELGII



Pilot belgijski Andre Lift osiągnął 5 000 m wysokości na czeskosłowackim szybowcu „Sohaj”. Jest to drugi dopiero wyczyn wysokościowy w Belgii. Na zdjęciu: rekordzista i oryginalnie „podpisany” szybowiec.

NIEFORTUNNE LĄDOWANIE



W Kopenhadze, podczas pokazów lotniczych, lądujący spadochroniarz zawisł na przewodach elektrycznych. W akcji ratunkowej uczestniczyli śmigłowiec, którego załoga niestety nic nie mogła pomóc. Ostatecznie skoczek zdołał wyswobodzić się samodzielnie z uprzęży i wylądował szczęśliwie na podstawowej siatce.

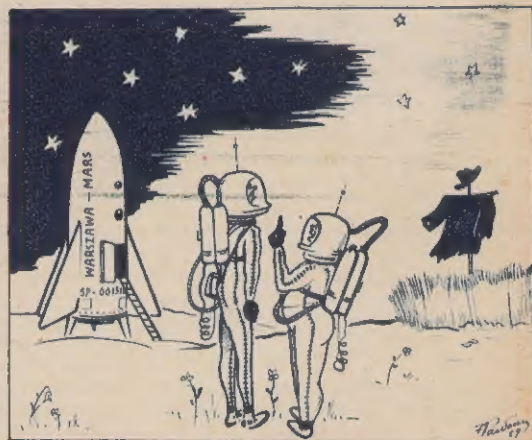
ZDJĘCIA: IL. L. News, Vlp-News, Aeronautics, Air-Revue, NBI.



SIOSTRY ZAKONNE ZA STEREM



Wśród uczących się sztuki pilotażu w jednej z lotniczych szkół włoskich znalazły się również siostry zakonne. Na zdjęciach, które uważać trzeba za swego rodzaju osobliwość — fragmenty szkolenia.



— Zmyliłeś trasę! Jesteśmy znowu na Ziemi.
Rys. F. Pawłowicz



Z BALSY I PLASTYKU

W NRE opracowano nowy szybowiec wyczynowy wykonany z balsy i plastyków. Jest on dziełem trzech konstruktorów. Oblatany został w grudniu 1958 r.